За рулем

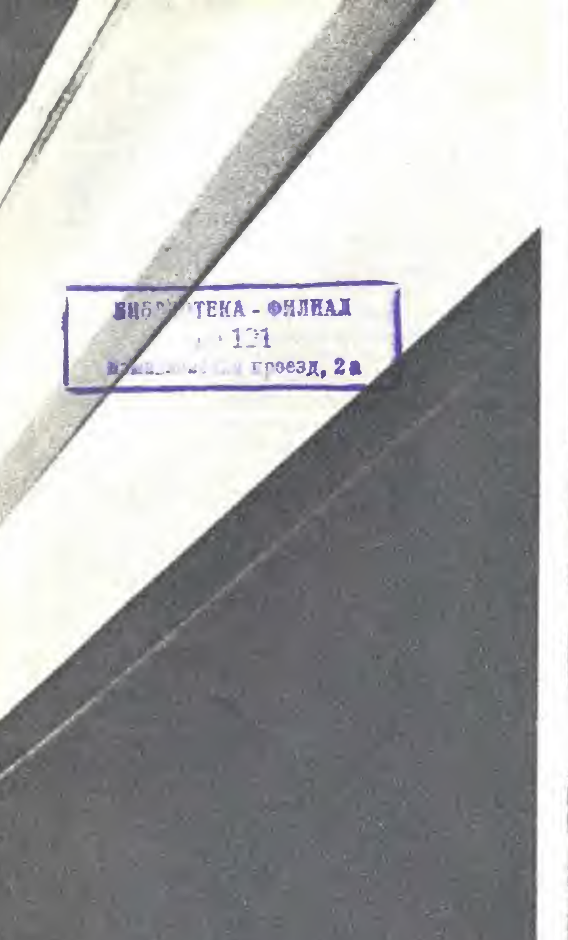
6 • 1976





ПО ДОРОГАМ РОДНОЙ СТРАНЫ

нет вкладыша



ЗА СТРОКОЙ РЕШЕНИЙ СЪЕЗДА

Ввести в действие Камский комплекс заводов по производству большегрузных автомобилей.

Из «Основных направлений развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы»





Еще вчера КамАЗ был стройкой — сегодня он становится действующим предприятием.

Эти кадры сделаны 16 февраля — в день, когда под гром аплодисментов плавно двинулся главный конвейер. Рабочие — лучшие из лучших — встали на 72 позиции линии сборки. Ярко-красный, как когда-то первые советские грузовики АМО, сходит с ленты конвейера КамАЗ № 0000001. За рулем его — лучший водитель-испытатель управления главного конструктора сибиряк В. Перетолчин. В экипаже машины — передовые рабочие: строитель Р. Сабирзянов, делегат XXV съезда КПСС коренной челнинец, и монтажник Д. Загребельный, приехавший на стройку с Украины (на фото — справа налево).

Автомобиль проходит свои первые метры, въезжает с конвейера на почетный пьедестал. Начинается торжественный многотысячный митинг. Его участники единодушно принимают обращение с призывом развернуть социалистическое соревнование за завершение строительства первой очереди Камского комплекса заводов в 1976 году.

Коллективу камских автомобилестроителей по плечу задачи десятой пятилетки.

Фотоочерк С. Ветрова

ДЕЛО ВСЕХ, ДЕЛО КАЖДОГО!

Всемерно повышать качество и эффективность оборонно-массовой и военно-патриотической работы среди трудящихся, улучшать подготовку специалистов для Вооруженных Сил и народного хозяйства, настойчиво развивать военно-технические виды спорта

Приведенные в подзаголовке строки взяты из материалов VI пленума ЦК ДОСААФ СССР, обсудившего в конце марта этого года итоги XXV съезда КПСС и задачи организаций оборонного Общества. Участники пленума от имени миллионов членов ДОСААФ единодушно одобрили внутреннюю и внешнюю политику КПСС, решения XXV съезда партии, положения и задачи, выдвинутые товарищем Л. И. Брежневым в Отчетном докладе ЦК КПСС, «Основные направления развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы». Пленум призвал организации, всех членов ДОСААФ еще теснее сплотить свои ряды вокруг Коммунистической партии и Советского правительства, настойчиво бороться за претворение в жизнь народнохозяйственных планов десятой пятилетки, своим трудом приумножать богатство нашей Родины, укреплять ее обороноспособность.

Определяя очередные задачи коммунистического строительства, главные направления внешней политики, XXV съезд КПСС вновь подчеркнул важность надежной защиты социалистического государства от происков милитаристских кругов. Все шаги к миру партия по-ленински сочетает с повышением обороноспособности страны, укреплением боевой мощи Вооруженных Сил. «Советский народ может быть уверен, — заявил Л. И. Брежнев в Отчетном докладе ЦК КПСС, — что плоды его созидательного труда находятся под надежной защитой... Наша партия будет делать все, чтобы славные Вооруженные Силы Советского Союза и впредь располагали всеми необходимыми средствами для выполнения своей ответственной задачи — быть стражем мирного труда советского народа, оплотом всеобщего мира».

Коммунистическая партия неустанно заботится о том, чтобы заветы В. И. Ленина о всенародном характере дела защиты социалистического Отечества, об укреплении нерушимого единства армии и народа воплощались в конкретных делах, в широком привлечении советских людей к участию в оборонной работе. Важное место в решении этой задачи КПСС отводит общественным организациям, прежде всего ДОСААФ.

В докладе председателя ЦК ДОСААФ СССР маршала авиации А. И. Покрышкина, сделанном на его VI пленуме, в выступлениях участников, принятом пленумом постановлении подведены итоги деятельности ДОСААФ за минувшее пятилетие, определены ориентиры дальнейшего движения вперед.

Итоги ощутимы. Общество численно выросло, организационно окрепло, обогатилось новым опытом, стало заметной силой в общественно-политической жизни страны. ДОСААФ сегодня — это 320 тысяч первичных организаций, объединяющих свыше 75 миллионов рабочих, колхозников, служащих, учащихся. Каждый третий юноша идет в армию с военно-технической специальностью. Многие из них получили в школах, спорттехклубах, на курсах ДОСААФ профессию водителя. Здесь же за пятилетку обучено около 8 миллионов технических специалистов, в том числе свыше 2 миллионов водителей-профессионалов и автолюбителей, 2800 тысяч мотоциклистов.

Около 20 миллионов юношей и девушек сегодня занимаются в многочисленных секциях, командах военно-прикладными видами спорта — спорта мужественных и умелых. Миллионы досаафовцев стали значкистами ГТО.

За годы девятой пятилетки продолжался рост и совершенствование материально-технической базы Общества, выстроены сотни учебных зданий, гаражей, автодромов, мототреков, картодромов. Автошколы, спорттехклубы получили тысячи грузовых и легковых автомобилей, мотоциклов новых моделей, много другой техники и оборудования.

Таковы основные показатели деятельности Общества, характеризующие рубежи, на которые оно вышло, вступая в десятую пятилетку, благодаря повседневному вниманию к делам ДОСААФ партийных и советских органов, активной помощи со стороны профсоюзов, комсомола, в результате напряженной работы многих комитетов, первичных учебных организаций, их энергии и инициативы, широкого размаха социалистического соревнования.

Главное сейчас состоит в том, подчеркивается в постановлении VI пленума, чтобы, выполняя решения XXV съезда КПСС, поднять всю работу ДОСААФ на новую качественно ступень, сделать ее более эффективной и действенной. Этим должно определяться все содержание работы комитетов, первичных, учебных организаций, каждого члена Общества. Пленум ЦК ДОСААФ очертил круг конкретных задач в деятельности Общества, вытекающих из решений XXV съезда партии. Важнейшая из них — дальнейшая активизация первичных организаций, превращение их в подлинные центры военно-патриотического воспитания, пропаганды военно-технических знаний.

Уместно еще раз напомнить: интересной, полнокровной жизнью живут те из первичных коллективов, в чьих делах подобающее место занимает моторная техника — автомобили, мотоциклы, карты, моторные суда, где умеют организовать простейшие соревнования на машинах, увлечь людей техническими конкурсами, пробегами, походами по местам боевой и трудовой славы народа.

На пленуме ставилась в пример первичная организация казахстанского колхоза «Манкет» (Сайрамский район Чимкентской области) — одна из передовых в послесъездовском социалистическом соревновании. В чем секрет ее успехов? В том прежде всего, что там конкретность дел преломляется, образно говоря, в моторе. 172 шофера, 106 мотоциклистов, 62 тракториста — таков результат лишь учебной работы этой организации в прошлом году. Ее питомцы-механизаторы — ударники полей, ферм, постоянные участники межколхозных, районных, областных спортивных состязаний, отличники боевой и политической подготовки в Вооруженных Силах.

Таких организаций многие тысячи на предприятиях, в колхозах, совхозах, в вузах, школах. Поднять отстающие коллективы до уровня передовых, следовать примеру лучших, обобщать и настойчиво распространять их опыт — дело чести всех наших комитетов.

Большое внимание участники пленума уделили совершенствованию подготовки специалистов для Советских Вооруженных Сил, в том числе одной из самых массовых профессий — водителей колесной и гусеничной техники, повышению качества обучения, улучшению политического, воинского, физического воспитания, настойчивой выработке у них практических навыков, умения управлять техникой в сложных дорожных условиях.

Как отмечалось на пленуме, в значительно больших масштабах будет развернута подготовка технических специалистов для народного хозяйства. В десятой пятилетке предстоит увеличить подготовку водителей не менее чем в два раза, расширить обучение механизаторов сельского хозяйства, особенно для нечерноземной зоны РСФСР.

Это закономерно. Страна получает все больше автомобилей, мотоциклов, тракторов, комбайнов, другой техники. Стремительно растет парк машин индивидуального пользования. В журнале уже называлась цифра: 5,7 миллиона — такое количество легковых автомобилей и мотоциклов было продано в девятой пятилетке населению. В этом году к ним прибавились новые сотни тысяч «жигулей», «москвичей», «запорожцев», ИЖей, «уралов», «вяток»... ДОСААФ занимал и впредь будет занимать ключевые позиции в обучении водителей личного транспорта. А это дело — важное, общегосударственное. И подход к нему должен быть государственным.

В связи с введенным в действие с 1 июня 1976 года новым «Положением о порядке присвоения квалификации водителя, выдачи водительских удостоверений и допуска водителей к управлению транспортными средствами», упразднившим на всей территории страны так называемый экстернат, «заочную», самостоятельную подготовку к сдаче экзаменов на права водителя, приток владельцев автомобилей и мотоциклов в наши школы, спорттехклубы, на курсы еще больше увеличится. И к это-

За нашу Советскую Родину!



6 ● Июнь ● 1976

Ежемесячный
научно-популярный
и спортивный журнал
Ордена Красного Знамени
ДОСААФ СССР
Издается с 1928 года

му надо быть готовыми всем организациям Общества, ведущим обучение шоферов и мотоциклистов.

Возрастающие масштабы подготовки специалистов потребуют более рациональной организации дела в действующих ныне автошколах и спорттехклубах, а также создания новой, разветвленной сети курсов в городах и сельской местности, особенно в районах строительства Байкало-Амурской магистрали.

Основой основ в подготовке специалистов для Вооруженных Сил и народного хозяйства должен стать девиз пятилетки «Эффективность и качество». Главный вопрос, который решается на нынешнем этапе, — это настойчивое внедрение современных технических средств обучения в автошколах: создание тренажерных классов, классов программированного обучения, автодромов. В текущей пятилетке предстоит полностью завершить программу перевода учебных организаций в благоустроенные помещения, продолжать сооружение и оборудование учебных комплексов.

Ближайшие практические задачи в развитии военно-технических видов спорта — привлечь большее число людей к систематическим занятиям автомобильным, мотоциклетным, радио-, водномоторным, подводным и другими видами спорта, резко улучшить учебно-тренировочную, воспитательную работу по подготовке спортсменов-разрядников, кандидатов в мастера и мастеров спорта СССР, членов сборных команд, способных высоко нести знамя советского спорта на международной арене, усилить работу по комплексу ГТО.

VI пленум ЦК ДОСААФ принял постановление о проведении отчетов и выборов в организациях Общества и о созыве VIII Всесоюзного съезда. В июле — сентябре этого года состоятся отчетно-выборные собрания в первичных организациях, в сентябре — ноябре — районные, городские, окружные конференции, в ноябре — декабре — конференции в областях и краях, съезды ДОСААФ в союзных республиках. VIII Всесоюзный съезд Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту намечено созвать во второй половине января 1977 года.

Отчеты и выборы совпадают с подготовкой к 50-летию оборонного Общества, которое будет отмечено также в январе будущего года. Оба эти важные в жизни ДОСААФ события будут широко и всесторонне использованы для мобилизации членов Общества на выполнение решений XXV съезда КПСС.

Понятно, что от успехов отчетно-выборной кампании в значительной степени зависит вся дальнейшая работа Общества, ее действенность и качество. Глубокий всесторонний анализ сделанного, принципиальная критика и самокритика, обобщение и распространение передового опыта, взыскательность и требовательность — вот верный путь к успехам отчетов и выборов.

В ходе отчетов и выборов надлежит настойчиво проводить кадровую политику, выработанную XXV съездом КПСС, улучшать качественный состав руководителей комитетов и первичных организаций, выдвигать на эти посты политически зрелых работников, энтузиастов, органически сочетающих партийность с глубокой компетентностью, дисциплинированностью, с инициативой и творческим подходом к делу.



Юбилею — достойную встречу

В памяти людей старшего поколения на всю жизнь остались слова некогда популярной песни: «Возьмем винтовки новые, на штык — флажки, и с песнею в стрелковые пойдем кружки...»

Кружки, курсы, клубы — стрелковые, пулеметные, парашютные, авиационные, автомобильные... Так начинал свою деятельность созданный в январе 1927 года Осоавиахим — массовая оборонная организация, продолжатель традиций славного ленинского Всевобуча.

«Молодежь, на танки!», «Комсомолец, на самолет!». Следуя этим призывам, сотни тысяч юношей и девушек в тридцатые годы овладевали военным делом. Более 7 миллионов членов Осоавиахима в первые же месяцы Великой Отечественной войны ушли на фронт, среди них многие имели военные специальности. Безграничная преданность партии, социалистической Родине, отвага воспитанников Осоавиахима и поныне вызывают чувство гордости у советских людей.

Традиции Осоавиахима развило и приумножило Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту — ДОСААФ СССР. Сейчас члены его активно готовятся к своему VIII Всесоюзному съезду и полувековому юбилею.

Повсюду в первичных, учебных организациях развернулось массовое социалистическое соревнование за выполнение решений XXV съезда КПСС, дальнейшее совершенствование оборонно-массовой, военно-патриотической работы, повышение ее качества и действенности, улучшение подготовки молодежи к службе в Советских Вооруженных Силах, развитие военно-технических видов спорта, укрепление материально-технической базы Общества.

Тысячи и тысячи энтузиастов ДОСААФ — пропагандистов, лекторов, ветеранов войны, молодых активистов выступают перед членами Общества с докладами, лекциями, беседами. «Ленинское учение о защите социалистического Отечества — основа военной политики КПСС», «XXV съезд КПСС о дальнейшем укреплении экономического и оборонного могущества Советского государства», «ДОСААФ — надежный помощник и резерв Советских Вооруженных Сил», «Единство армии и народа», «Оборонное Общество в годы Великой Отечественной войны», «ДОСААФ — народному хозяйству»... Это лишь часть тем бесед и докладов, посвященных 50-летию ДОСААФ.

В эти дни в первичных и учебных организациях проходят и будут продолжаться до декабря смотры-конкурсы оборонно-массовой работы. Они выявят лучшие коллективы, передовиков, будут способствовать дальнейшей активизации военно-патриотических дел, повышению качества подготовки специалистов для армии и народного хозяйства.

В конце года будет проведена всесоюзная научно-практическая конференция на тему «ДОСААФ СССР — массовая оборонно-патриотическая организация советского народа». В подготовке и проведении конференции активное участие примут ВЦСПС, ЦК ВЛКСМ, Министерство обороны СССР, Главное политическое управление Советской Армии и Военно-Морского Флота, ЦК ДОСААФ, другие организации и ведомства.

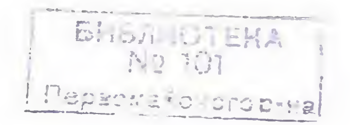
В ноябре намечено открыть в Москве выставку, посвященную истории оборонного Общества, его роли в подготовке трудящихся к защите Родины, вкладу в великую победу советского народа над германским фашизмом и японским милитаризмом.

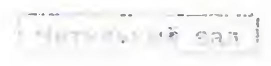
Полувековому юбилею Общества посвящается первая Всесоюзная зимняя спартакиада по военно-техническим видам спорта, старты которой начнутся в ноябре. В ее программу включаются мотокросс, ипподромные автогонки, картинг, авторалли, мотогонки по льду, биатлон, другие виды состязаний. Активной пропаганде деятельности ДОСААФ будут служить Всесоюзный поход комсомольцев и молодежи по местам революционной, боевой и трудовой славы советского народа, автомотопробеги, в которых сейчас, в эти летние дни, участвуют тысячи досаафовцев, авто- и мотолюбителей.

К 50-летию оборонного Общества готовятся органы печати, телевидения, радиовещания. Намечена серия радиопередач о деятельности ДОСААФ, состоится кинофестиваль военно-патриотических фильмов, выйдет юбилейный киножурнал «Советский патриот». Издательство ДОСААФ выпускает литературу, посвященную истории и сегодняшнему дню Общества, наглядные пособия.

В честь 50-летия учрежден юбилейный Почетный знак ДОСААФ СССР, которым будут награждаться лучшие работники, активисты, организации и комитеты Общества.

Нет сомнения в том, что читатели журнала «За рулем» — автомобилисты, мотоциклисты, преподаватели, инструкторы, курсанты автошкол, автомотоспортсмены, туристы — все, кто связан с автомототехникой, деятельно включатся в подготовку к полувековому юбилею оборонного Общества, активно используют ее для широкой военно-технической пропаганды, повышения качества учебной и спортивной работы, приобщения к мотору новых тысяч и тысяч молодых людей.







Пленум призывает организации, всех членов ДОСААФ еще теснее сплотить свои ряды вокруг Коммунистической партии и Советского правительства, настойчиво бороться за претворение в жизнь народнохозяйственных планов десятой пятилетки, своим трудом приумножать богатство нашей Родины, укреплять ее безопасность.

Из постановления VI пленума ЦК ДОСААФ СССР

Помогая производству

Много интересных, полезных дел на счету первичной организации ДОСААФ известного всей стране минского автомобильного завода, которая занимает одно из передовых мест в социалистическом соревновании среди организаций оборонного Общества Белоруссии. Активной подготовкой водительских кадров досаафовцы оказывают ощутимую помощь предприятию в выполнении заданий пятилетки. В прошлом году на курсах ДОСААФ было обучено 122 шофера-профессионала, более 100 водителей повысили классность и успешно трудятся в транспортном цехе МАЗа. Кроме того, на курсах получили водительские права 159 владельцев личных автомобилей, 163 мотоциклиста, 487 мотовелосипедистов, 56 человек стали автомоделистами.

* * *

Мимо проносятся сопки, опоясанные тайгой. Еще недавно экспериментальный автопоезд МАЗ, предназначенный для работы в районах Крайнего Севера, сдавал экзамены на скоростных трассах Подмосковья, поднимался на крутые перевалы кавказских гор. А сейчас, доставленный по железной дороге до станции Сковородино, своим ходом идет на Якутск. На счетчике — четыре тысячи километров. Путь автопоезда все дальше на север. Трудные участки водители-испытатели И. В. Сорока и С. М. Касперович проходят дважды.

Подменяя друг друга за рулем в нескончаемом рейсе, они ведут неторопливый разговор.

— Помню первый день на курсах, — говорит Сорока, — не верилось, что смогу научиться управлять машиной... Прежде, чем стать испытателем, я ведь порядком поработал за рулем, спортом увлекся, гонщиком стал....

— Я тоже прошел эту школу, — не отрывая взгляда от дороги, замечает Касперович.

Прижимаясь к обочине, притормаживая, встречные машины уступают автопоезду путь. Позади Большой Невер, Тында, Чульман. Здесь, в районе строительства Байкало-Амурской магистрали, работает много МАЗов и БелАЗов, заслуживших отличную оценку у сибирских шоферов. Но такой автопоезд они видят впервые. Во время стоянок Сорока и Касперович едва успевают отвечать на вопросы.

— Сколько тонн тянет?

— Тридцать две.

— А скорость какая?

— По равнинной местности — больше восьмидесяти, на трудных участках трассы — тридцать.

— Сильна! — восхищаются скупые на похвалу водители-сибиряки.

К минчанам протискиваются молодые шоферы.

— Где можно научиться водить такие автопоезда? — спросил один из них.

День, как годы

Уже при первом знакомстве сооружение это впечатляет. Бетонные опоры взметнули вверх просторные трибуны на 15 тысяч мест. Внизу мотобольное поле и гаревая дорожка для спидвея, под трибунами — боксы и мастерские. Это владения мотоциклистов. А рядом кордодром автомоделистов и картинговая трасса. Венчает комплекс учебно-бытовое здание.

Это само по себе немало для такого небольшого города, каким является Вознесенск. И еще больше поражаешься, когда узнаешь, что и трек, и кордодром, и картинговая трасса — лишь небольшая часть того, чем располагает местный комплексный спортивно-технический клуб ДОСААФ. Но об этом потом. А сейчас лишь отметим, что создание крупных, солидно оснащенных клубов стало одной из важных примет в деятельности патриотического Общества за последние годы. По сути дела это настоящие комбинаты спорта, которые являются не только базовыми центрами развития автомобильных, мотоциклетных и других военно-технических соревнований, подготовки общественных кадров тренеров, инструкторов, судей, но и очагами оборонно-массовой, патриотической работы.

К таким комбинатам с полным правом можно отнести СТК в Вознесенске.

На вознесенской земле, где в годы гражданской войны сражались легендарные полки Григория Котовского, рубился с врагами Николай Островский, а в Великую Отечественную проявляли массовый героизм при форсировании Южного Буга воины третьего Украинского фронта, — на этой вознесенской земле млад и стар чтят подвиги своих отцов и братьев, почти в 200 первичных организациях созданы комнаты, музеи, уголки революционной, боевой и трудовой славы. Регулярные отчеты председателей колхозов, директоров заводов, руководителей строек, учреждений, секретарей партийных и комсомольских организаций по оборонно-массовой и патриотической работе — тоже проявление конкретной помощи районному комитету ДОСААФ со стороны райкомов партии и комсомола. Как и строительство современных спортивных сооружений, которые украшают сейчас Вознесенск.

Как удалось клубу всего этого достичь, каков диапазон деятельности его сейчас? Вот записанный рассказ начальника СТК И. М. Урмана (по ходу нам придется сделать несколько отступлений, которые дополнят беседу).

«Наш клуб по-прежнему многие называют вознесенским. Хотя около года назад он стал именоваться николаевским областным комплексным спортивно-техническим. Дело, конечно, не в смене вывески. Произошло не разделение, а скорее отпочкование. Районный СТК, с которым я был связан более десяти лет, настолько вырос и оснастился, что стало возможным превратить его в центр всей спортивной работы Николаевской области. Таким образом, в Вознесенске теперь два клуба — наш и районный. Задачи у них, вроде бы, разные. На деле же все иначе: любое мероприятие — будь то соревнование районного, всесоюзного или международного масштаба, лекции, походы — проводим вместе. Ведь трек, другие спортивные сооружения, хотя номинально и числятся нашими, являются республиканской и всесоюзной базами. Их используют также спортсмены города и района, у нас одни и те же кадры общественных тренеров, судей.

Чтобы лучше все это представить, расскажу, как закладывался фундамент нашей работы. Уволился я в запас в 1958 году и решил жить на своей родине в Вознесенске. Еще только прикидывал, чем бы заняться мне, кадровому офицеру, как пригласили зайти в райком партии. Тут и предложили возглавить районную организацию ДОСААФ. Честно говоря, я не особенно четко представлял себе характер работы».

А между тем предложение было не случайным. Родом Илья Миронович из поселка Троицкого Вознесенского района, здесь вступил в комсомол, потом стал кандидатом в члены партии, здесь учительствовал в сельской школе, возглавлял комсомольскую организацию, а в 20 лет выбрали председателем колхоза. Из Вознесенска, уже инспектором политпросветработы ушел по комсомольской путевке в армию. Потом военная академия имени М. В. Фрунзе, Великая Отечественная война. В Вознесенск вернулся гвардии полковником запаса.

«С чего начинать?

Прежде всего нужны были средства. Несколько месяцев колесили с инструктором Александром Ивановичем Мельниковым по заводам, колхозам и совхозам района. Проводили лекции и беседы о патриотическом Обществе, собирали членские взносы, заодно присматривали инициативных людей, способных оживить работу в первичных организациях. В 1960 году к Дню Советской Армии и

— Прежде опыта поднабраться надо, а потом милости просим на наши заводские курсы ДОСААФ, пройдете переподготовку — получите возможность управлять дизельными машинами.

* * *

Водительские курсы — один из многих участков работы заводского спортивно-технического клуба, созданного при первичной организации ДОСААФ завода. Начальник СТК В. И. Зеленкевич знакомит меня с хозяйством курсов. Четыре грузовых, шесть легковых автомобилей, семнадцать мотоциклов, автодром, хорошо оборудованные учебные классы в просторном помещении, которое выделено по распоряжению генерального директора «БелавтоМАЗа» И. М. Демина, — хорошая основа для развертывания учебной работы. Причем некоторые классы специально отведены для подготовки водителей дизельных машин.

— Большую часть оборудования — агрегаты, механизмы, детали выделили нам работники заводского автотранспортного цеха, — поясняет В. И. Зеленкевич. И добавляет: — Интересы-то у нас взаимные: транспортники помогают нам квалифицированными преподавателями, инструкторами, учебным оборудованием, мы обеспечиваем цех кадрами шоферов.

Мне назвали фамилии многих энтузиастов оборонно-массовой работы, специалистов-автомобилистов, которые в свободное от основных служебных обязанностей время становятся преподавателями, инструкторами вождения. Среди них инженеры Е. И. Биншток, А. Г. Тишковец, С. И. Бинкин, водители-испытатели А. А. Коробейников, Н. К. Воробей, Г. В. Лавренович, Н. М. Шипко.

Интересная деталь: в большом коллективе автотранспортного цеха завода чуть ли не каждый водитель, пришедший сюда после 1962 года, приобрел шоферскую специальность или повысил квалификацию именно на курсах ДОСААФ. Мы беседовали с водителями первого класса — выпускниками курсов В. П. Максимовичем, М. С. Алехно и другими, они весьма высокого мнения о спорттехклубе, его активистах, качестве учебной работы.

Сейчас подготовка и повышение квалификации водителей ведется здесь в две смены. Дело в том, что курсанты занимаются без отрыва от производства. Было время, когда те, кто работал в вечернюю смену, нередко пропускали занятия. Теперь установлен такой режим: рабочие вечерней смены приходят в клуб днем, а утренней — вечером, отдохнув после работы. Кроме автозаводцев в клубе ежегодно занимаются 60—70 человек с родственных предприятий Минска — подшипникового и моторного заводов.

Спорттехклуб оперативно откликается на неотложные нужды своего предприятия. Вот свежий факт. Когда коллектив объединения «БелавтоМАЗ» принял обязательство к открытию XXV съезда КПСС подготовить опытную партию автомобилей и автопоездов семейства МАЗ—5335, в спортивно-техническом клубе был проведен цикл занятий с шоферами: их ознакомили с особенностями новых конструкций, скоростными и экономическими показателями машин. Эти знания очень пригодились.

К концу года на курсах ДОСААФ завода будет обучено более 150 водителей автомобилей личного пользования и примерно столько же мотоциклистов — в основном это рабочие, инженерно-технические работники и служащие МАЗа.

Много внимания комитет ДОСААФ уделяет подготовке молодежи к армейской службе. В этом году шестьдесят молодых рабочих предприятия станут спортсменами-разрядниками, пойдут в Вооруженные Силы с водительскими правами, значками ГТО.

Первичная организация ДОСААФ пользуется на заводе большим авторитетом. Здесь в почете автомобильный, мотоциклетный и другие технические виды спорта. Но это уже тема для другого разговора. Мы же рассказали об учебной работе досаафовцев МАЗа. Выпуск автомобилистов и мотоциклистов в этом году они посвящают 50-летию оборонного Общества и VIII съезду ДОСААФ.

А. ШМАРОВ,
спецкор «За рулем»

г. Минск

Военно-Морского Флота наш район наконец выполнил план по сбору взносов.

Первая маленькая победа. Теперь от агитации нужно было переходить к конкретным делам, чтобы люди не только слышали о ДОСААФ, но и видели его работу. Вскоре райком уже имел тир, радиошколу, где готовили специалистов. Начали мы проводить на Центральной площади города соревнования по автомногоборью среди водителей автохозяйств. Но, пожалуй, самым памятным событием стало создание в 1965 году районного спортивно-технического клуба. Получив 17 списанных грузовых автомобилей и отремонтировав их, мы тут же приступили к созданию курсов. Строили и оборудовали классы, гаражи. Уже через два года клуб подготовил более 2 тысяч шоферов-любителей и профессионалов, мотоциклистов, трактористов, комбайнеров, радиотелеграфистов.

Появились деньги — настала очередь спорта. К нему я с юности неравнодушен. Сам был неплохим конником, гимнастом. Как-то в командировке увидел мотобольный матч и загорелся: в Вознесенске должна быть команда. Энтузиасты нашлись — мотокроссмены Шинкевич и Сосновский. Закупили мотоциклы, подобрали ребят, и начались тренировки. Есть такой способ учить плавать — неумеющего бросают в воду. Вот так и я поступал, приглашая к нам на товарищеские игры сильнейшие команды страны. Громили они наш «Восход» — аж пух летел. Но ничего, не разбежались ребята. Теперь наши мотоболисты — серебряные призеры первенства СССР.

Вот рассказываю и чувствую: кажется, просто у нас получалось: задумали— сделали. Наверное, потому, что сегодня все, чем богаты, вроде бы, как само собой разумеющееся воспринимаю. А на самом-то деле, ох, сколько труда общего вложено. А как помогали нам! И партийные, и профсоюзные, и комсомольские организации.

Да, хозяйство у нашего клуба большое. Теперь и к нам приезжают за опытом. Здесь, в этих помещениях и на треке работают секции мотобола, мотогонок, ралли, автомногоборья, картинга, автомоделизма. Есть у нас коллективная радиостанция, два тира, лодочная станция. Культивируем, казалось бы, несовместимые для нашего южного города зимние соревнования — мотогонки по льду и автомобильные ипподромные.

А в Николаеве, областном центре — там филиал нашего клуба — секции мотокросса, мотомногоборья, картинга, ипподромных и шоссейно-кольцевых мотогонок. Только в прошлом году мы провели 119 соревнований по программе Спартакиады, в которых приняло участие почти полторы тысячи человек. Одних мастеров спорта подготовлено двенадцать, я уж не говорю о разрядниках. На базе нашего клуба проводят тренировочные сборы сильнейшие автомобильные и мотоциклетные команды Украины, сборный коллектив страны по спидвею. В планах этого года множество соревнований районного, республиканского и всесоюзного масштаба.

Но хватит цифр. Я тоже изучал опыт спортивной работы передовых организаций. И утвердился в мнении, что создание секций только в стенах клуба ограничивает поле деятельности. Мы поступаем иначе: наша опора — первичные организации. Мы и там создаем филиалы, концентрируем их силы на отдельных видах соревнований. Моделизм и картинг — на станции юных техников и в школах, автоспорт — в николаевском автопредприятии № 14101 и вознесенском 14111, мотобол — на мясокомбинате, в колхозах имени Жданова, Кирова, совхозе имени Свердлова, «Сельхозтехнике» (всего в районе восемь команд). Спортсмены нашего клуба шефствуют над этими организациями, помогают им проводить соревнования. Хлопот, конечно, прибавляется, но иначе нельзя — к спорту должны приобщаться всюду».

В этом, пожалуй, главное достижение николаевского комплексного клуба ДОСААФ. Его деятельность выходит далеко за территорию мототрека и других сооружений комплекса. Не случайно клуб объединяет около 3 тысяч человек, коллективными его членами являются 19 колхозов и совхозов, 20 предприятий. Именно сюда направляется значительная часть спортивной техники.

Рассказ о клубе будет неполным, если не упомянуть о том, как записывалась эта беседа. День, проведенный вместе с начальником клуба, был обычным — таким же, как и многие другие из тех лет, которые он посвятил оборонному Обществу. Наш разговор то и дело прерывался: нужно было дать напутствия «ледовикам», отправляющимся на чемпионат Украины, принять «ипподромщиков», вернувшихся из Харькова с республиканских соревнований, и сделать выводы из их выступлений, обсудить с мотоболистами проблемы подготовки к сезону. Вместе с И. Урманом мы побывали у секретаря горкома партии А. Кушнаренко, где уточнялась программа спортивного праздника в честь XXV съезда КПСС. Словом, это был обычный день начальника клуба.

Б. ПЕТРОВ,
спецкор «За рулем»

Николаевская область,
г. Вознесенск

Слово делегату съезда



А. А. ЖИТКОВ,
генеральный директор объединения «АвтоВАЗ», делегат XXV съезда КПСС

Прошло всего три месяца, как завершил свою работу XXV съезд нашей партии. Но уже сегодня можно реально и во всей полноте почувствовать величественность перспектив очередного этапа коммунистического строительства, намеченного решениями съезда. Подлинно всенародным стало социалистическое соревнование за повышение эффективности производства и качества работы, за успешное выполнение народнохозяйственного плана первого года пятилетки.

Как и у всех делегатов съезда, у меня осталось ощущение и понимание того, что все мы были непосредственными участниками исторического события. В речи при закрытии съезда Леонид Ильич Брежнев, выражая наши общие чувства, сказал, что XXV съезд займет в плеяде партийных съездов свое особое, неповторимое место. В этом же выступлении Генеральный секретарь ЦК КПСС назвал некоторые добрые дела, замечательные результаты ударного труда, которыми советские люди встретили XXV съезд Коммунистической партии. На одном из первых мест он поставил создание новых моделей ВАЗ, пополнивших семью советских автомобилей Мы гордимся этим. И в то же время понимаем, сколь велики и ответственны задачи нашего коллектива в предстоящем пятилетии, какой большой шаг вперед нам предстоит сделать.

Автозаводцы хорошо потрудились, встречая съезд. И хотя девятая пятилетка уже славное достояние истории, ее достижения для нас — точка отсчета и мера требовательности при определении линии роста, линии дальнейшего прогресса нашего объединения.

Работу автомобильного завода прежде всего характеризуют количество и качество выпускаемых машин. Цифры эти приведены в таблице. Суммируя их, можно увидеть, что за годы девятой пятилетки ВАЗ дал стране 2 292 860 автомобилей — 50,4% общего числа легковых машин, выпущенных в Советском Союзе.

В конце 1973 года сошли с конвейера миллионные «Жигули», а в 1975 году был взят двухмиллионный рубеж. Мы горды тем, что превысили с 1971 по 1975 годы план на 26 500 машин, что задание пятилетки по производству автомобилей выполнили к 16 декабря 1975 года, что в последнем ее году все четыре модели «жигулей» аттестованы государственным Знаком качества. Радуют нас, волжан, и успехи коллективов КамАЗа, АЗЛК и РАФа, которые шагнули в десятую пятилетку с новыми моделями машин.

1976 год знаменателен для коллектива Волжского автомобильного и тем, что это наш первый юбилей. Оглянемся на десять лет назад, всего на десять лет! 4 мая 1966 года был подписан протокол о сотрудничестве с фирмой ФИАТ в создании крупнейшего в Советском Союзе завода для производства легковых автомобилей. Уже осенью на гигантской строительной площадке близ Тольятти начаты планировочные работы, а 21 января 1967 года экскаватор вынул первый ковш грунта. 9 сентября 1970 года, развернув свежий номер «Правды», советские люди на первой странице прочли сообщение: «С главного конвейера Волжского автозавода сошли первые малолитражки». Невиданные доселе сроки! Юбилейный год коллектив ВАЗа рассчитывает завершить трехмиллионным автомобилем. Если рассматривать перспективу на всю пятилетку, то прежде всего отметим, что к 1980 году планируется увеличить производственные мощности завода на 10% по сравнению с проектными, то есть поднять выпуск автомобилей с 660 до 726 тысяч в год.

Хорошо помню, как на XXV съезде Леонид Ильич Брежнев, говоря о запроектированных в десятой пятилетке показателях развития народного хозяйства, указывал, что их намечено достичь с меньшими, чем в предыдущие пять лет, темпами роста капиталовложений, и поэтому важно «перенести упор на более полное использование действующего оборудования, уже созданных мощностей. Это и есть линия на интенсификацию народного хозяйства». В развитие этих положений мы намечаем достичь увеличения производства автомобилей главным образом за счет модернизации технологических процессов и оборудования.

В нынешнем году завод должен изготовить 682 тысячи автомобилей, то есть на 22 тысячи больше, чем предусмотрено проектной мощностью. Однако, проанализировав свои возможности, коллектив взял социалистическое обязательство выпустить сверх этого плана еще 1500 машин.

Среди ближайших задач первого года пятилетки — освоение массового производства более комфортабельной из всех выпускаемых нами моделей, ВАЗ—2106 с 80-сильным двигателем. Сборка ее уже начата в феврале, а к концу года с конвейера сойдет более 40 тысяч таких «жигулей».

Наряду с общими задачами, вытекающими из «Основных направлений развития народного хозяйства на 1976—1980 годы», для нашего завода есть еще и специальная, определенная этим документом. Речь идет о производстве легковых автомобилей для села. Если в прошлые годы основными потребителями нашей продукции были городские автомобилисты, то теперь мы озабочены тем, чтобы дать современную комфортабельную машину и сельским жителям. Читатели журнала знают, что такой автомобиль повышенной проходимости ВАЗ—2121 уже разработан нашими специалистами. В соответствии с социалистическими обязательствами, взятыми коллективом «АвтоВАЗа», опытная партия из 50 машин ВАЗ—2121 была изготовлена уже к открытию XXV съезда КПСС.

Производство этой модели мы начнем

ВАЗ



В конце 1976 года с конвейеров сойдут трехмиллионные «Жигули».

Новая модель ВАЗ—2106 (в центре), производство которой начато в первом году десятой пятилетки.

Фото Ю. Белозерова (ТАСС)

в 1977 году. А сейчас полным ходом идет строительство сборочного корпуса для нее. В третьем квартале предстоит уже приступить к монтажу оборудования. Проектная мощность нового корпуса — 50 тысяч машин — будет достигнута в 1980 году.

Что касается ассортимента моделей, то он постоянно будет расширяться, и завод не планирует, вопреки опасениям некоторых автолюбителей, свертывать выпуск модели «2101». Она пользуется устойчивым спросом на внутреннем и внешнем рынках, и в настоящее время на ее долю приходится четверть ежесуточного выпуска «жигулей».

Думая о предстоящем налаживании производства новых моделей, я с большим вниманием слушал доклад А. Н. Косыгина, который, в частности, указал, что в десятой пятилетке «Для отраслей с крупносерийным и массовым производством будет освоен выпуск автоматических линий, которые быстро переналаживаются на изготовление деталей различных размеров. Благодаря этому можно будет в более короткие сроки и со значительно меньшими затратами осваивать производство новых моделей автомобилей...» Я понял, что у автомобилестроителей теперь будет реальная возможность быстрее внедрять более совершенные конструкции, по-новому вести перспективные разработки.

Помимо решения собственных задач, в десятой пятилетке нам предстоит сотрудничать с другими предприятиями отрасли. Сейчас наши специалисты, направленные на КамАЗ, помогают молодому коллективу в Набережных Челнах в пуско-наладочных работах. На предприятиях «АвтоВАЗа» в 1976—1980 годах получит дальнейшее развитие производство деталей и узлов для других автомобильных заводов. Так, «москвичи» комплектуются колесами, изготовленными в Тольятти, а в ближайшее время на димитровградском автоагрегатном заводе, входящем в объединение «АвтоВАЗ», начнется выпуск карбюраторов типа ВАЗ для «москвичей».

Очерчивая широкое многообразие задач, которые стоят перед объединением, хочется особо остановиться на вопросах обеспечения качества и эффективности. В этом году мы должны подтвердить аттестацию на Знак качества моделей ВАЗ—2102 и ВАЗ—2103. Это будет конечным результатом сложной и большой работы.

На съезде партии нашло всеобщую поддержку новое направление в развитии социалистического соревнования — соревнование коллективов предприятий, поставляющих сырье, материалы, комплектующие изделия, с коллективами заводов и фабрик, выпускающих готовую продукцию. Оно является действенным стимулом в повышении качества на всех этапах производства — от сырья до конечной продукции. Именно по этому пути пошел коллектив «АвтоВАЗа». В его социалистических обязательствах уже на 1976 год выдвинут лозунг «Знак качества — от сырья до готового автомобиля», который ко многому обязывает коллективы всех смежных производств. Мы рассчитываем, что таким образом сумеем оказать влияние на миньярский металлургический завод, волжский завод резинотехнических изделий, магнитогорский металлургический комбинат, лысковский электротехнический завод и на другие предприятия, к сырью и комплектующим изделиям которых имеем еще претензии.

Конечно, мы понимаем проблему качества широко. Она охватывает, в частности, и совершенство технологии, и продолжительный срок службы изделия, и обеспечение нужными запасными частями. Поэтому уже в нынешнем году намечено внедрить в производство более совершенные технологические процессы и конструктивные изменения, расширить применение защитных антикоррозионных материалов.

Запланированные мероприятия создадут основу для увеличения срока гарантийного обслуживания «жигулей» с 12 до 18 месяцев и удлинения пробега без капитального ремонта на 25 тысяч километров.

В свое время наш коллектив обратился ко всем машиностроителям страны с призывом обеспечить работоспособность изготовленной техники в течение всего срока ее эксплуатации. В его развитие «АвтоВАЗ» выступил с инициативой развернуть соревнование с заводами-смежниками за полное удовлетворение потребности в запасных частях к автомобилям. Со своей стороны автозаводцы обязались уже в нынешнем году увеличить выпуск запасных частей на 25% по сравнению с последним годом девятой пятилетки, а объем услуг населению по техническому обслуживанию автомобилей — на 35%. И это при росте производства автомобилей примерно на 2%. Таким образом, производство запасных частей и сервисные работы будут развиваться опережающими темпами.

Десятая пятилетка потребует от коллектива объединения напряженного труда. Расширение производства, освоение новых моделей, борьба за высокую эффективность и качество работы требуют от всех нас полной отдачи энергии. Опираясь на опыт и мастерство, единство слова и дела, ярко проявившиеся в коллективе за годы девятой пятилетки, можно с уверенностью сказать, что труженики «АвтоВАЗа» в десятой пятилетке достигнут новых высот.

В ДЕСЯТОЙ ПЯТИЛЕТКЕ





Рост производства на Волжском автомобильном заводе

Годы	Всего за год	По отдельным моделям			
		ВАЗ—2101	ВАЗ—2102	ВАЗ—2103	ВАЗ—21011
1970	21 530	21 530	—	—	—
1971	172 360	172 175	185	—	—
1972	322 806	311 273	11 015	518	—
1973	492 300	379 007	46 233	67 060	—
1974	638 209	371 620	53 540	195 043	18 006
1975	667 185	212 871	55 282	220 522	178 510
Итого	2 314 390	1 468 476	166 255	483 143	196 516

ЗА СТРОКОЙ РЕШЕНИЙ СЪЕЗДА

Повысить культуру обслуживания пассажиров на всех видах транспорта.

Из «Основных направлений развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы»

Спрос на такси растет у нас во все больших размерах. И это закономерно, потому что, с одной стороны, связано с неуклонным повышением благосостояния советских людей, а с другой — с развитием городов, убыстряющимся темпом жизни, то есть со всем тем, что вызывает потребность населения в мобильных средствах городского транспорта.

Такси играет все более заметную роль в сфере услуг, которая в соответствии с решениями XXV съезда КПСС будет расширяться и качественно улучшаться в десятой пятилетке. Почин передовых водителей 15-го таксомоторного парка столицы, о котором рассказывается на этих страницах, как раз и нацелен на то, чтобы лучшим образом решить применительно к такси выдвинутую в «Основных направлениях» задачу — повысить культуру обслуживания пассажиров на всех видах транспорта.

Рабочая гарантия качества

Эти эмблемы появились на некоторых автомобилях-такси незадолго перед открытием XXV съезда партии. Обратив во время поездки внимание на трафарет, я попросил водителя объяснить, что за ним стоит.

— Если коротко, — улыбнулся он, — это значит, что пассажир должен быть доволен поездкой, мы гарантируем его доставку по указанному адресу вовремя. А если обстоятельно, то лучше об этом говорить не за рулем, чтобы не отвлекаться. Приходите в наш пятнадцатый парк, спросите бригадира Таливанова — он подробно расскажет. Это его инициатива... — и в голосе шофера прозвучали горделивые нотки.



Пятнадцатый парк. Что ж, у него всегда было свое лицо. Помнится, именно шоферы этого парка стали выходить на работу как на праздник — в белых рубашках, с галстуками. Сначала кое-кто расценивал это как причуду директора Евгении Ивановны Тележкиной. Однако нововведение, вопреки ироническим прогнозам, прижилось. И вот теперь — новый почин.

Когда я встретился в парке с Евгенией Ивановной, она тут же, по радио пригласила Таливанова в свой кабинет. А сама тем временем коротко объяснила:

— Гарантия отличного обслуживания не самореклама. Бригада, возглавляемая Таливановым, одна из лучших в парке, на ее счету множество благодарностей от пассажиров — это самый настоящий почин, призывающий всех столичных водителей такси резко повысить качество обслуживания и навсегда покончить с недобросовестностью и грубостью. Свое отношение к делу и свои гарантии таливановцы выразили в четырех заповедях. Вот они, взгляните:

«Мы даем рабочее слово быть неукоснительно вежливыми, предупредительными, внимательными и корректными по отношению к пассажиру».

«Считаем, что каждый из нас до посадки пассажира в машину не имеет права и не будет спрашивать его о пункте назначения. Обещаем твердо соблюдать это правило».

«Таксист — хозяин, а пассажир — его гость. Хотим, чтобы таксист всегда был добрым и надежным другом пассажира».

«Мы обязуемся не получить ни одной жалобы пассажиров, быть всегда одетыми аккуратно, по форме, содержать машину в образцовом порядке, исключить случаи нарушения линейно-транспортной дисциплины».

Пока я читал, в кабинет вошел секретарь партийной организации парка. Когда нас познакомили, Владимир Вениаминович Бартенев сразу включился в разговор.

— Жизненность того или иного почина, знаете ли, проверяется очень быстро — по тому, как его подхватывают. Так вот, уже через несколько дней после того, как Таливанов предложил свою инициативу, его поддержали бригады Н. Животенко, А. Муратова, В. Грибовского, Р. Запылаева и К. Попырко. Сейчас 111 водителей парка включились в движение за отличное обслуживание. И полагаем, что настанет такой момент, когда мы совсем не будем получать жалоб. В это верят все водители: ведь качество обслуживания — это дело их рабочей совести.

— Ну, а что вы можете сказать о самом Таливанове?

— Я хотел бы сразу сказать о двух людях. Таливанов и его товарищ по колонне Животенко — великолепный пример настоящей рабочей дружбы. Оба — истинные мастера своего дела. Оба возглавляют лучшие наши бригады и, конечно, соревнуются между собой. Оба — члены партийного бюро. И каждый из них считает, что своими трудовыми успехами в значительной мере обязан

После того, как Б. Генералов побывал в 15-м таксомоторном парке, корреспондент журнала Н. Семина обратилась к начальнику Главного управления легкового автомобильного транспорта Мосгорисполкома Л. А. ЯКОВЛЕВУ с просьбой прокомментировать начинание передовиков социалистического соревнования.

Наверно, жители и гости столицы, пользующиеся такси, знакомы с эмблемой «Гарантирую отличное обслуживание». Даже своей формой она напоминает хорошо известный государственный Знак качества. Эмблема — это символ того, что водитель предупредителен и вежлив. Первый вопрос корреспондента: как возник в Москве новый почин работников такси?

Л. А. ЯКОВЛЕВ. «Образцовому коммунистическому городу — образцовое такси» — под таким девизом начала новую пятилетку группа водителей из 15-го таксомоторного парка Москвы, который находится в районе Речного вокзала. И новый почин родился как отклик наших передовиков на призыв партии повышать качество работы. Инициатором движения за высокую культуру обслуживания выступил бригадир первой колонны Л. Таливанов. Вскоре его почин подхватили еще две бригады — Н. Животенко и И. Муратова. Водители такси, которые вызвались работать на самом высоком уровне обслуживания, считают: пассажир всегда прав. Надо сказать, что это азбучное положение, записанное в инструкции, на практике далеко не всегда претворяется в жизнь. Еще немало, к сожалению, даже в столице водителей такси, которые не задумываются над самим понятием «сфера обслуживания». И лучшие, опытные водители Москвы начали хорошее дело. Не осталась в стороне и молодежь. Комсомольско-молодежная бригада 7-го парка, которую возглавляет депутат Моссовета В. Волков, поддержала бригаду Л. Таливанова и имеет на своих машинах те же эмблемы. К слову, среди водителей такси семь депутатов Моссовета и сорок три — районных Советов. Для хозяев города это начинание — просто кровное дело.

Жители столицы уже знают об инициативе таксистов из сообщения «Вечерней Москвы». Газета взяла на себя контроль за этим соревнованием и даже опубликовала номера машин бригады пятнадцатого парка. «Вечерка» стала арбитром соревнования.

Для работников службы такси качественные показатели означают и высокую культуру обслуживания пассажиров, и обеспечение полной безопасности при движении по улицам города.

КОРРЕСПОНДЕНТ. Некоторые работники таксомоторных парков считают, что культура обслуживания пассажиров нередко вступает в противоречие с финансовыми показателями.

Л. А. ЯКОВЛЕВ. Я не вижу этих противоречий. Выгода — это порой не столько финансовый вопрос, сколько вопрос психологии. Для большинства водителей московского такси нет такой закономерности, когда план выполнять невыгодно. Экономический стимул для успешной работы есть — тринадцатая зарплата. План у нас водители все выполняют и перевыполняют. Так что культура — дело их рабочей совести. Опытом сотен, тысяч московских водителей такси доказано, что можно и план выполнять и работать культурно.

КОРРЕСПОНДЕНТ. Какие конкретно условия в организации таксомоторной службы Москвы могут способствовать успеху почина передовых водителей?

Л. А. ЯКОВЛЕВ. Для такого большого парка такси, как в нашей столице, нужна четкая организация, современные технические средства управления на линии, технического обслуживания и ремонта. Мы располагаем самым новым диагностическим оборудованием, разнообразными средствами, которые способствуют эффективной и безопасной работе такси. Техническое состояние машин

другому. К характеристике Таливанова могу добавить, что служил он на флоте, и, наверное, оттуда у него остались флотские боевитость, пунктуальность, нетерпимость к недостаткам. Потому, видимо, и стал он командиром добровольной дружины, одной из лучших в парке. Ну, а его отношение к работе — так об этом говорит орден Трудового Красного Знамени, которого удостоен Леонид Макарович... А вот и он сам, легок на помине! — и парторг приветливо кивнул добродушно улыбающемуся человеку.

Разговор с Таливановым был недолгим, его ждала работа.

— Дело тут вовсе не во мне, — спокойно пояснил Леонид Макарович, когда я поинтересовался, как он чувствует себя в роли «зачинателя». — Не предложи я — выступил бы кто-то другой, не другой — так третий. Время такое. Качество — наше кровное дело, где бы кто ни работал. Возьмите даже нашу бригаду — любой мог бы стать инициатором. Люди-то какие!

Николенко — опытнейший шофер, работает, как и я, на радиофицированной машине, 120 заказов в месяц выполняет. Комиссаров — правая рука бригадира, активный дружинник-автоинспектор. Мешалкин—преданный парку человек. Живет во Внуково, ездит далеко, но работу не меняет. Вообще в бригаде забыли, что такое текучесть — за целый год только один человек перевелся в другой парк, да и то по серьезной причине. И работает бригада неплохо. Никто меньше 115 процентов плана не привозит. Так что, повторяю, дело не во мне. И потому я чувствую себя точно так же, как любой из наших шоферов. Стараюсь пунктуально выполнять те «заповеди», которые вы уже знаете.

— Ну, а как реагируют пассажиры? — задал я последний вопрос. — Табличка-то многообещающая!..

— Люди есть люди. Все разные, и реагируют по-разному. Но чаще всего относятся с одобрением, с пониманием. И это радует нас. Ведь работаем-то мы среди людей. И для людей.

Б. ГЕНЕРАЛОВ

значительно улучшается. На это нацелены работы и исследования, выполняемые по межведомственным договорам о научно-техническом содружестве. Они сложились у нашего управления с рядом производственных и научных коллективов — белоцерковским комбинатом шин и резино-асбестовых изделий, научно-исследовательским институтом шинной промышленности, чеховским регенераторным заводом. В минувшей пятилетке мы заключили договоры с горьковским автозаводом, заволжским моторным, ярославским заводом резиновых технических изделий, НАМИ и НИИ резиновой промышленности. Работы в рамках этих соглашений дают большие результаты.

Безопасности движения в городе способствует организация в службе такси таких мероприятий, как предрейсовое медицинское обследование водителей (для этого у нас в распоряжении передвижная медицинская лаборатория), контроль на линии, повышение квалификации водителей.

КОРРЕСПОНДЕНТ. Каковы ближайшие перспективы московского такси?

Л. А. ЯКОВЛЕВ. Парк такси в Москве увеличится в десятой пятилетке на 2 тысячи машин и достигнет 18 тысяч. Организуются таксомоторные парки в новых микрорайонах столицы — Медведкове, Бирюлеве, Очакове, где будет строиться Олимпийская деревня. Работы в ближайшие годы предстоит много. И качество ее будет зависеть, конечно, от нас самих.

ОДИН ИЗ ПЕРВЫХ



Герой Советского Союза В. С. Клюкин. Рисунок с фото 1947 года.

В довоенной биографии Василия Степановича Клюкина вроде не было таких ярких фактов, по которым можно заранее предугадать, что именно этого человека ждет слава героя. Обыкновенный деревенский мальчишка, осиротевший еще в первую мировую войну, познал и голод, и холод, и тяжелый труд. Подростком пас скот, батрачил за кусок хлеба на Вологодчине. По малолетству не слышал, конечно, грома Октябрьской революции. Но именно благодаря ей Василий Клюкин вместе с тысячами, миллионами таких, как он, нашел свое место в жизни, стал настоящим ее хозяином.

В тридцатых годах вместе с семьей Клюкин переехал в кубанскую станицу Ивановскую. Тут было где развернуться работящему человеку. Земли невпроворот — паши, сей, собирай урожай! Богатство! В колхозе, где он трудился, появились автомобили. И Василий одним из первых становится шофером. Весной 1939 года делает самый важный шаг в жизни — вступает в партию большевиков. Вот, собственно, и вся «гражданская» биография Клюкина. Потом начинается военная. Короткая, всего в несколько месяцев — тяжелых, опасных, героических.

Карельский перешеек. Лютая, снежная зима 1939 года. Всего в каких-то тридцати с небольшим километрах от Ленинграда тянется «линия Маннергейма» — плацдарм для нападения на Советский Союз. Стокилометровая его глубина — сплошные укрепления, более тысячи железобетонных и гранитных дотов, проволочные заграждения, минные поля, лесные завалы. Инженерные сооружения дополняются множеством естественных преград — озер, болот, рек и речушек. Отсюда финские реакционеры, надеясь на помощь и поддержку империалистов Европы, рассчитывали спровоцировать войну.

В первых же схватках с противником отличился водитель 5-й батареи 116-го артполка коммунист Василий Клюкин. Это было 6 декабря. В восточной части перешейка идет ожесточенный бой за переправу через реку Тайпален-йоки. Белофинны яростно сопротивляются, обрушив на наши войска огонь орудий и пулеметов. К позициям артполка спешит колонна наших ЗИС—5 и ГАЗ—АА, груженных снарядами. Попав под разрывы, кое-кто из малоопытных бойцов растерялся. Несколько машин остановилось. Вот тут-то Василий Клюкин показал, как надо действовать в бою. Он смело проскочил обстреливаемый участок, вывел свой грузовик в безопасное место, а затем побежал назад, сел за руль другой машины и на ней так же умело и смело проехал под обстрелом. Примеру коммуниста Клюкина последовали другие шоферы. Колонна без потерь и в срок доставила снаряды к артпозициям, сопротивление противника было подавлено.

За рекой обстановка стала легче, но враг, отступив, подтянул резервы. Снова нашим артиллеристам пришлось сокрушать его огневые позиции. Снаряды надо было подвозить быстро, требовалось их много. Совершая очередной рейс, машина Клюкина опять попала под артобстрел. Уклониться от дороги водитель не мог. В его распоряжении оставалось одно оружие — скорость, маневр. И он, то разгоняя грузовик, то тормозя до полной остановки, выигрывает дуэль с батареей противника, доставляя боеприпасы прямо к огневым позициям наших артиллеристов. День за днем продолжалась боевая работа шофера. Нередко обратным рейсом он вывозил раненых бойцов, снова загружался снарядами и спешил на передовую...

Так воевал отважный водитель. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 7 апреля 1940 года ему было присвоено звание Героя Советского Союза. А 27 апреля в Кремле Михаил Иванович Калинин вручил Василию Степановичу орден Ленина и Золотую Звезду Героя.

Недолгой была передышка. С первых же дней Великой Отечественной войны Василий Клюкин — снова в боях и походах. Сражался на Кубани, оборонял Кавказ. В августе 1942-го получил тяжелое ранение. После госпиталя врачи были категоричны: «к военной службе негоден». На смену ему ушел на фронт сын Владислав. И не уронил отцовской славы. Вернулся домой с двумя орденами Красной Звезды и боевыми медалями.

Сейчас Василий Степанович уже пять раз дедушка. И когда собирается вся семья, шумно, весело становится в большой квартире на Колхозной улице Краснодара. Затаив дыхание, слушают молодые рассказы деда-ветерана, героя.

Н. КИРИЛЛОВ,
подполковник запаса



На этом «заседании» мы продолжим разговор, начатый в прошлом году («За рулем», 1975, № 2). Тогда В. В. Иванов, работник ОГК АЗЛК, рассказал об одном из вариантов оборудования автомобилей «Москвич» ремнями безопасности.

Первыми отреагировали на это выступление владельцы... «запорожцев»: а как быть им?

Специалисты «Коммунара» подумали о потребителях своей продукции, и сегодня разработки для «запорожцев» предлагают заместитель главного конструктора завода А. И. ПАНЧЕНКО и инженер-конструктор В. И. КУДРЯВЦЕВ.

Они дают подробные, можно сказать «фирменные» рекомендации для владельцев всех моделей ЗАЗ.

Ремни безопасности на «Запорожце»

Как оснастить «Запорожец» ремнями безопасности? Какие типы ремней для этого подходят? Как найти точки крепления? Можно ли и если можно, то как поставить ремни на старую модель? Вот основные вопросы, которые беспокоят многих владельцев «запорожцев».

Разделим эти вопросы и постараемся внести в них, как говорится, полную ясность.

Начнем с истории. С декабря 1969 года на средних стойках кузова и, соответственно, порогах и туннеле пола «запорожцев» появились заводские точки крепления ремней безопасности для водителя и переднего пассажира. Затем, с апреля 1973 года завод ввел «фирменные» места крепления ремней и для заднего сиденья.

Посмотрите на рис. 1. На этой схеме хорошо видно, где искать вваренные специальные гайки, к которым и присоединяют ремни. Легче всего найти верхние точки для передних ремней. Они находятся на средних стойках и закрыты пластмассовыми заглушками. Нижние точки ищите на пороге пола и на туннеле, приподняв резиновые коврики. А на автомобилях, выпущенных в 1975 году (начиная с марта), даже в этом нет нужды. В ковриках на соответствующих местах сделаны вырезы. На рис. 1 обозначены и точки крепления ремней для заднего сиденья. Верхние — под обивкой на задних стойках. Их легко нащупать на той же высоте, что и резьбовые отверстия на передних стойках. Перед установкой ремней в этих местах нужно вырезать участки обивки диаметром 10—11 мм. Нижние места крепления — на заднем полу, под подушкой заднего сиденья. Когда снимете сиденье и спинку, — сразу заметите эти точки. Их резьбовые отверстия заклеены полиэтиленовыми пленками, чтобы в салон (если ремни еще не установлены) не попадали пыль и влага.

Обратите внимание на такую деталь. До марта 1974 года заводские места крепления ремней имели резьбу М10, на более поздних машинах уже применена иная резьба (7/16 дюйма, 20 ниток на дюйм) со специальным профилем, как принято по мировым стандартам.

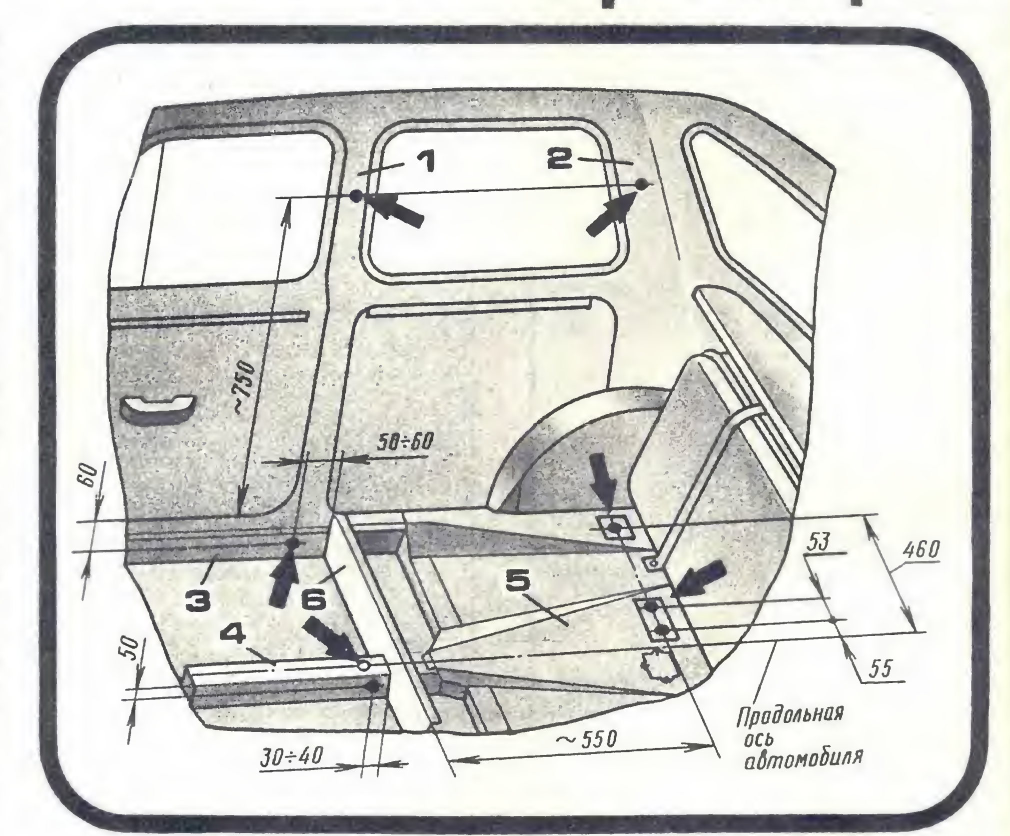


Рис. 1. Схема мест крепления ремней безопасности на автомобилях ЗАЗ—968 и «968А»: 1 — средняя стойка; 2 — задняя стойка; 3 — порог пола; 4 — туннель пола; 5 — задняя часть пола; 6 — поперечина пола. Стрелки указывают на точки крепления ремней.

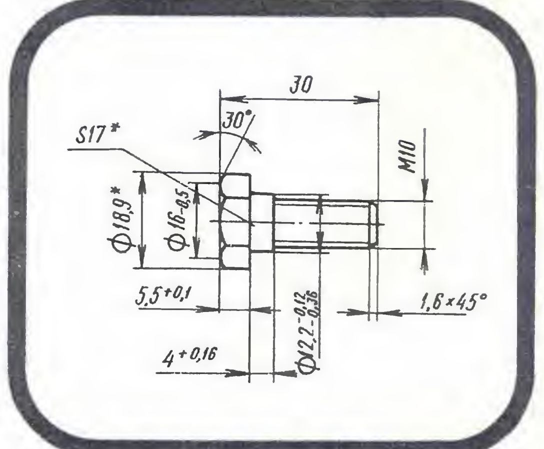
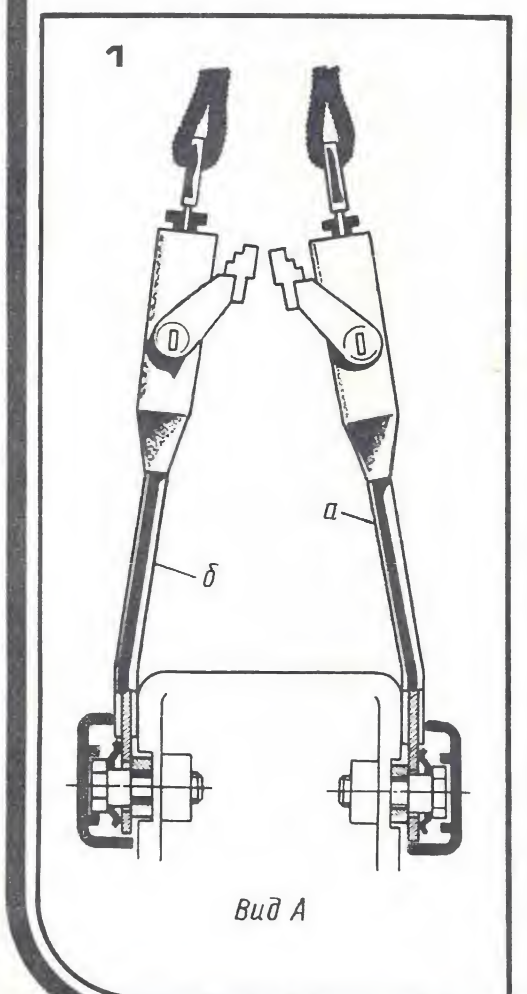
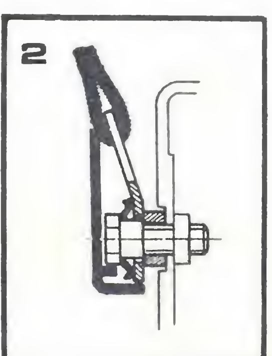
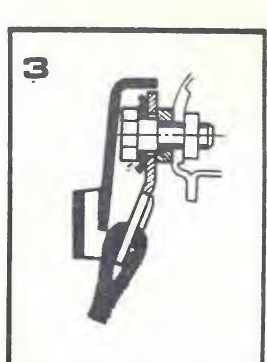


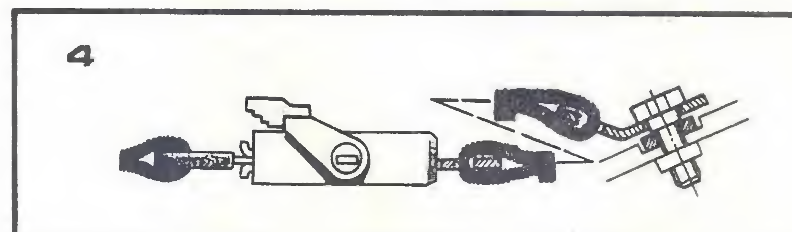
Рис. 2. Болт для крепления ремней безопасности на «запорожцах» выпуска 1969—1974 гг.

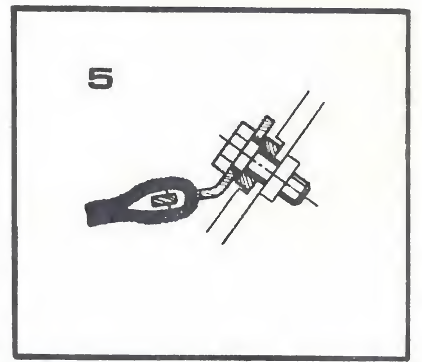
Рис. 3. Так ставятся на «Запорожец» ремни РБ5Б и РБ6Б: 1 — точки крепления на туннеле пола (а — ремень для водителя, б — ремень для пассажира); 2 — точка на пороге пола; 3 — точка на средней стойке; 4 и 5 — точки на задней части пола; 6 — точка на задней стойке.

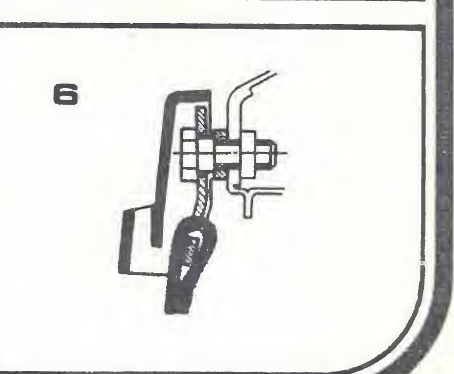












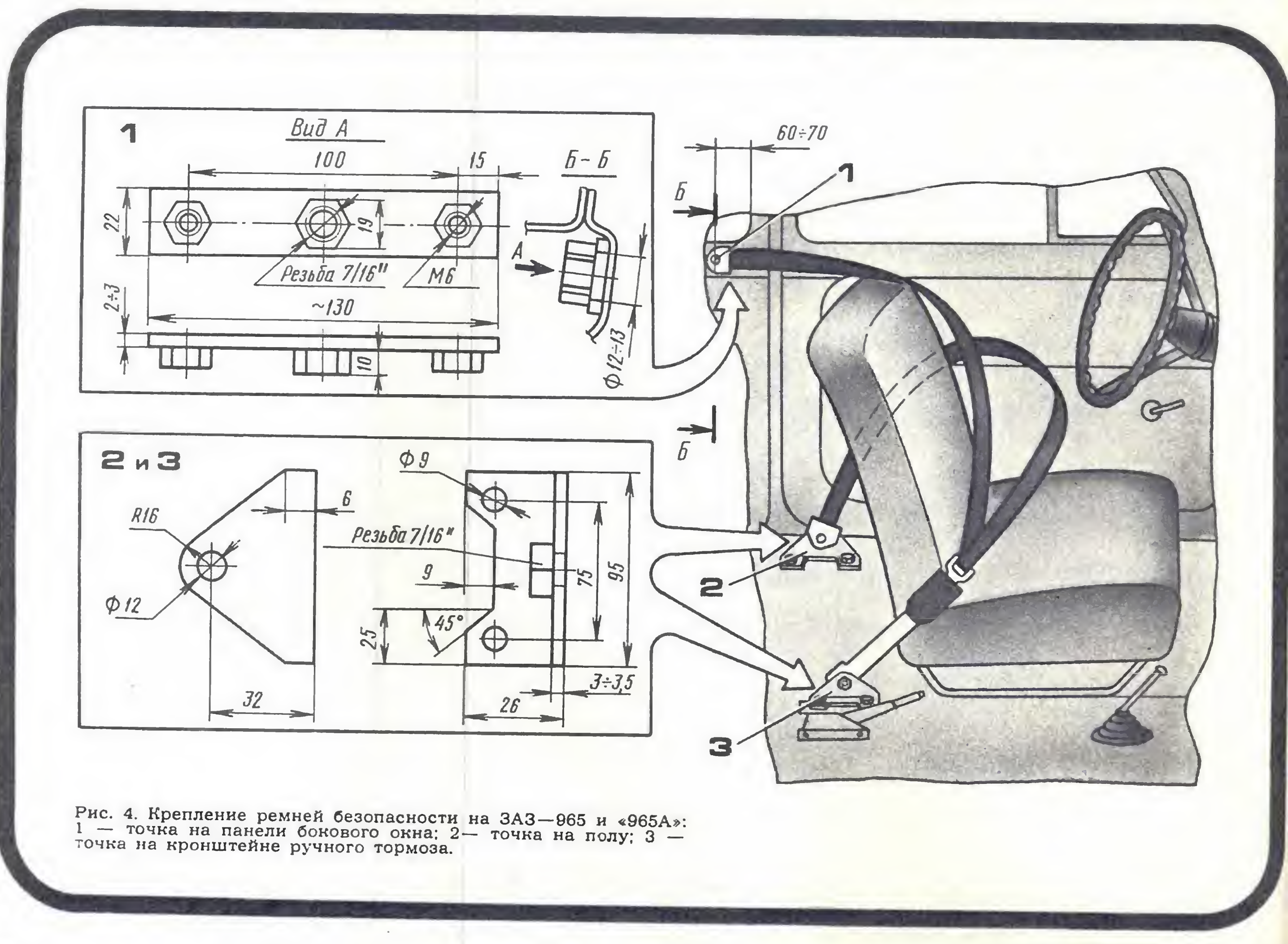


Рис. 4. Крепление ремней безопасности на ЗАЗ—965 и «965А»: 1 — точка на панели бокового окна; 2— точка на полу; 3 — точка на кронштейне ручного тормоза.

Проверьте, какая резьба на болтах купленных вами ремней и соответствует ли она резьбе во вваренных гайках крепежных точек. Ведь, заворачивая с силой не соответствующий гайке болт, вы рискуете непоправимо испортить гайку, а заменить ее не так просто.

Для старой машины (до марта 1974 года) придется выточить специальные болты (рис. 2), отличающиеся резьбой от тех, которые входят в комплект. Материал их — Ст. 20 или более прочные сорта стали. Делать новую резьбу на штатных дюймовых болтах нельзя. Это неизбежно вызовет микротрещины специального покрытия болтов и опасно ослабит их.

Итак, места крепления найдены. Какие же ремни нужно приобрести? Таллинское объединение «Норма» выпускает ремни безопасности типа РБ5Б для передних и РБ6Б для задних сидений «запорожцев». По конструкции ремни аналогичны тем, которые предназначены для «жигулей», «москвичей», «волг». Но различия все же есть: длина лямок, длина и конструкция жестких тяг замков передних ремней. Поэтому хотя их и можно приспособить, но нежелательно ставить на ЗАЗ ремни других моделей.

На рис. 3 показано, как именно устанавливать ремни «Норма». Внимательно изучите этот рисунок, и у вас не будет проблем.

Теперь о «запорожцах», не имеющих заводских точек крепления. Сначала о моделях «965» и «965А». На рис. 4 приведена схема и конструктивные разработки для оснащения передних сидений этих машин стандартными таллинскими ремнями РБ5Б. Как видите, верхняя точка крепления в этом случае помещается в передней части нижней панели бокового окна. Сначала изготовьте кронштейн 1 из Ст. 20. Снимите обивку боковин, разметьте по кронштейну и просверлите три отверстия: два крайних для болтов М6, которыми эта деталь будет притянута к панели, и среднее, диаметром 12 мм—для болта крепления ремня. Затем кронштейн заводим внутрь, в межпанельное пространство, закрепляем там, как было сказано, двумя болтами и ставим обивку на место.

Нижние точки — на специальных кронштейнах 2, которые надо сделать из такой же стали. Под тот, который сбоку, подложите снаружи автомобиля усилительную 2-миллиметровую пластину размерами 50×100 мм. В резиновом коврике и полу разметьте и прорежьте отверстия. Соедините все детали болтами М8×18 с соответствующими гайками и шайбами. Внутренний кронштейн монтируется на болты кронштейна ручного тормоза, которые следует заменить более длинными (на 3—4 мм). Такое расположение мест крепления позволяет использовать стандартные ремни РБ5Б.

Понятно, что для переднего пассажирского сиденья все детали и работы по их установке аналогичны.

Тот же принцип и те же конструктивные решения можно использовать при оборудовании ЗАЗ—966. Разница лишь в том, что межцентровое расстояние крепежных болтов кронштейна 3 (см. рис. 4) для этой модели должно быть 65 мм, а не 75 мм, как для ЗАЗ—965 и «965А».

А есть ли еще какие-то, более совершенные способы оборудования старой машины узлами крепления ремней? Конечно, такие способы можно предложить. Но они требуют высококвалифицированных сварочных работ внутри закрытых полостей средних и задних стоек, вырезания в них окон для установки специальных деталей с гайками и последующего заваривания их, окраски этих обожженных мест и т. п. Это вполне по плечу СТОА, но весьма затруднительно для автолюбителя, оборудующего «Запорожец» своими силами. Поэтому мы привели здесь самый доступный и в то же время вполне надежный.

НОВОСТИ СОБЫТИЯ ФАКТЫ

АВТОМОБИЛЕСТРОИТЕЛИ — ГЕРОИ ТРУДА

Президиум Верховного Совета СССР наградил за выдающиеся успехи в выполнении девятого пятилетнего плана и принятых социалистических обязательств, за повышение эффективности производства и качества работы большую группу автомобилестроителей. Звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и Золотой медали «Серп и Молот» присвоено:

Добрынину Анатолию Михайловичу — генеральному директору ярославского объединения по производству автомобильных дизельных двигателей («Автодизель»);

Густоеву Василию Михайловичу — слесарю-наладчику Уральского автомобильного завода, Челябинская область;

Карцеву Дмитрию Гавриловичу — кузнецу-штамповщику горьковского автомобильного завода;

Привезенцеву Георгию Николаевичу — слесарю-инструментальщику завода «Автоприбор», город Владимир;

Сипатовой Вере Васильевне — шлифовщице горьковского автомобильного завода.

ПЛЕНУМ ЦЕНТРАЛЬНОЙ СЕКЦИИ АВТОМОТОТУРИЗМА

Эта секция создана решением Центрального совета по туризму и экскурсиям ВЦСПС для того, чтобы улучшить руководство авто- и мототуризмом. В нынешних условиях, когда в ряды моторизованных путешественников ежегодно вливаются десятки, сотни тысяч людей, приобретающих автомобили и мотоциклы, секциям на местах уже недостаточно только методической помощи, которую оказывал существовавший ранее Центральный клуб автомототуристов, ее необходимо сочетать с конкретной организаторской работой.

Участники пленума поделились опытом работы по проведению туристских походов, слетов и соревнований, вскрыли серьезные недостатки, говорили о задачах, которые поставлены в решениях XXV съезда партии по совершенствованию активного отдыха трудящихся. Выступавшие выразили уверенность в том, что создание Центральной секции поможет активизировать работу республиканских, краевых и областных секций автомототуристов, повысить воспитательную роль путешествий и походов.

Избрано бюро Центральной секции. Его председателем стал Герой Советского Союза А. Ляпидевский.

КАКОЙ БЫТЬ АЗС?

Госстрой СССР совместно с Главнефтеснабом РСФСР и Центральным правлением НТО строительной индустрии объявил открытый конкурс на лучшее техническое решение АЗС общего пользования. Цель его — выявить наиболее совершенные разработки, которые обеспечат высокие технико-экономические показатели при проектировании и строительстве автозаправочных станций любого из следующих трех типов: малогабаритных городских АЗС для заправки легковых автомобилей, городских АЗС общего пользования для заправки всех видов автотранспорта и, наконец, дорожных АЗС. Причем на станциях двух последних типов должны быть раздельные колонки для государственного транспорта и машин индивидуальных владельцев.

Особое внимание обращается на улучшение условий труда персонала АЗС, расширение видов услуг, оказываемых на станции, удовлетворение требований охраны окружающей среды и снижения потерь нефтепродуктов. Планировка АЗС должна обеспечить использование всего имеющегося на станции оборудования и сокращение простоя машин.

В конкурсный материал входят общий вид АЗС, ее генеральный план, архитектурно-строительная часть, принципиальная схема технологических подземных коммуникаций и сооружений, пояснительная записка. На конкурс могут быть представлены решения не только по всему комплексу АЗС, но и по отдельным ее узлам и элементам, например по очистным сооружениям, средствам механизации.

Все конкурсные материалы (под девизом) надо направлять до 15 октября 1976 года по адресу: 103074, Москва, К-74, пл. Ногина, д. 2/5, Главнефтеснаб РСФСР с пометкой «На конкурс».

Для победителей установлено несколько премий в размере от 40 до 1000 рублей. Организации к конкурсу не допускаются, участвовать в нем могут только отдельные граждане или группы.

Со всеми вопросами по программе и условиям конкурса следует обращаться к ответственному секретарю жюри по указанному адресу или по телефону 294-96-54.

ПО КООПЕРАЦИИ

В соответствии с соглашением между внешнеторговыми организациями СССР и ПНР о сотрудничестве и кооперации в производстве грузовых автомобилей в 1976—1980 годах предусмотрены долгосрочные поставки из Польши в Советский Союз комплектных тормозных устройств и клавишных переключателей для грузовиков камского завода, а в Польшу — поставки советских автомобилей КамАЗ. Непосредственное сотрудничество будут осуществлять Камский автозавод и завод автодорожной техники в г. Працще (Лодзинское воеводство).

ШИНА ДЛЯ ЛуАЗа



До сих пор на легковые автомобили ЛуАЗ ставили шины модели М-86. Конструкторы воронежского шинного завода совместно с НИИ шинной промышленности, с участием луцкого автозавода и НАМИ создали новую шину. Она обладает большими грузоподъемностью и ходимостью, лучшими скоростными показателями, проходимостью, обеспечивает к тому же меньшую шумность автомобиля при движении по благоустроенным дорогам. Шина получила индекс ИВ-167 (размер 5,90—13).

Техническая характеристика шины улучшена благодаря усовершенствованию каркаса, новому рисунку протектора, современным материалам (корд 23КНТС, стереорегулярные каучуки).

Параметры новой шины уточнялись во время сравнительных испытаний двух моделей — старой М-86 и новой ИВ-167. Выяснилось, что новые шины обеспечивают меньший (на 3,7%) расход топлива, более высокие динамические качества, обладают большим коэффициентом сцепления на мокром покрытии и лучшими тягово-сцепными свойствами.

На твердом покрытии шины модели ИВ-167 снижают шум автомобиля на 4 децибела. Эксплуатационный пробег их больше почти вдвое (35—36 тысяч километров вместо 18—20 тысяч у модели М-86).

Для определения возможности применения шин на багги партия их была передана запорожскому спортивно-техническому клубу. По отзывам спортсменов, шины хорошо зарекомендовали себя.

В настоящее время организовано серийное производство этих шин.

А. ЧИЖИКОВ,
инженер-конструктор

г. Воронеж

ЭКЗАМЕНУЕТ «ВЯТКА-20»



Недавно в здании ГАИ МВД Киргизской ССР начали действовать новые экзаменаторы «Вятка-20». С первых же дней работы стали очевидны преимущества такой проверки знаний. Раньше нет-нет да и приходилось слышать жалобы на необъективность, теперь таких заявлений нет. Аппарат объективно строг. Прежде для приема экзаменов требовалась целая группа квалифицированных сотрудников. Теперь один инспектор, в обязанности которого входят лишь инструктаж и общее наблюдение, может за час принять экзамены у 80—100 человек.

М. БЕГИМБЕТОВ,
старший инспектор ГАИ МВД Киргизской ССР

г. Фрунзе

С АВТОКЛАССОМ — ПО СТРАНАМ МИРА

Продукция ульяновского автозавода ныне известна более чем в пятидесяти государствах. Надежные, неприхотливые, маневренные автомобили служат в горах и пустынях, эксплуатируются в болотистых и лесистых местностях и всюду получают высокую оценку специалистов.

Но автомобиль, каким бы надежным он ни был, нуждается в квалифицированном уходе, в профилактике. Помогают зарубежным специалистам знакомиться с особенностями конструкции и правил эксплуатации передвижные автоклассы, созданные на заводе почти десять лет назад. Они оснащены всем необходимым для обучения — разрезными агрегатами, узлами, действующими макетами, плакатами, специальным инструментом и гаражным оборудованием. Прибывая в ту или иную страну, специалисты завода обучают там водителей, механиков, которым предстоит эксплуатировать автомобили УАЗ.

За последние годы заводские экипажи с автоклассами побывали в Венгрии, Югославии, Египте, Иране, Италии, Сирии и других странах, прошли десятки тысяч километров.

В Италии, например, заводские специалисты наблюдали, как УАЗы работают в особенно трудных условиях, со значительной перегрузкой, доставляя туристов к вулкану Этна. Машинам приходится двигаться (вернее — карабкаться) на первой передаче с включенным передним мостом и демультипликатором, и они с честью выдерживают это испытание.

В ходе одной только поездки 1975 года специалисты завода инженер-технолог В. Тюрин, инженер-испытатель Н. Крюков, мастер ОТК В. Асташин, начальник бюро К. Алибеков обучили более двухсот водителей, электриков и механиков, ответили на множество вопросов.



ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА

Страницы 14—21

Право быть водителем

С 1 июня 1976 года в нашей стране вводится в действие новое «Положение о порядке присвоения квалификации водителя, выдачи водительских удостоверений и допуска водителей к управлению транспортными средствами». В нем нашел отражение тот рост требований к профессиональной подготовке водителей, проведению экзаменов и даже самому процессу выдачи водительских удостоверений, который был продиктован самой жизнью, небывалыми темпами автомобилизации, повышением интенсивности движения на улицах и дорогах страны.

Прежняя система, сложившаяся еще в тридцатые годы и затем несколько модернизированная, усовершенствованная, готовила, так сказать, универсального водителя. Он имел право работать за рулем почти любого автомобиля. Это было несложно, ибо на заре отечественного автомобилестроения выпускались машины всего нескольких марок, к тому же приблизительно одного класса. Ныне наш автомобильный парк не только неизмеримо вырос количественно, он кардинально изменился качественно, это сложное, многообразное хозяйство. Сейчас знать и уметь все на автотранспорте стало практически невозможным. Совсем разные навыки и приемы вождения требуются при управлении микрогрузовиком, сочлененным автобусом или тяжелым многозвенным автопоездом. Я уж не говорю о малолитражке. Но до последних дней таксист, к примеру, имел право пересесть за руль автопоезда почти без всякой переподготовки. Надо ли доказывать, что в нынешних сложных условиях движения трудно ожидать от такого водителя высокой эффективности в работе, максимальной безопасности. Для этого водитель должен превосходно знать не автомобиль вообще, а устройство и особенности именно той машины, на которой он собирается работать, условия именно ее правильной и безопасной эксплуатации. Это и предусматривается, в частности, новым Положением.

В прежние годы довольно снисходительно мы относились и к весьма поверхностным знаниям владельцев индивидуального транспорта. Полагали, что из-за малочисленности они не могут ощутимо ухудшить условия движения на дорогах общего пользования. Однако и эти дни миновали. Машины для продажи населению теперь выпускаются миллионами, автомобиль и мотоцикл стали без преувеличения предметом «ширпотреба». Только за годы минувшей пятилетки населению было продано более 5,7 миллиона легковых автомобилей и мотоциклов. Такими же быстрыми темпами растет и армия шоферов-любителей и мотоциклистов. За один 1975 год она пополнилась полутора миллионами новичков. Причем 625 тысяч готовились к экзаменам самостоятельно, «в домашних условиях», не получая систематических знаний, заучивая лишь самое необходимое. О низком уровне подобной подготовки свидетельствует тот факт, что почти половина «заочников» оказалась не в состоянии сдать экзамен в Госавтоинспекции с первого раза. Все это не может не отражаться на безопасности движения. Вот статистика: если из каждой тысячи дорожно-транспортных происшествий, совершенных профессиональными водителями, только 5 случается по неопытности, то среди владельцев собственных автомобилей — 86. Одним словом, ясно, что назрела настоятельная необходимость в улучшении подготовки и тех, кого мы до сих пор называли автолюбителями.

Чем же отличается новое Положение от старого? Расскажем о главных его особенностях.

Теперь будут готовить не водителей-профессионалов вообще, а водителей определенной категории транспортных средств по соответствующим учебным программам. Таких категорий установлено девять, им присвоены литеры от «А» до «Е», а также наименования — «водитель трамвая», «водитель троллейбуса», «водитель мотоколяски» и «водитель мопеда». Поэтому и на экзаменах в Госавтоинспекции надо продемонстрировать умение управлять (выполнять предусмотренные программой маневры) транспортным средством «своей» категории (исключая трамваи и троллейбусы). Да и члены экзаменационных комиссий ГАИ должны иметь водительские удостоверения на право управления теми машинами, по которым они будут проводить теоретический и практический экзамен.

Если водитель впоследствии захочет получить отметку, разрешающую управлять машинами другой категории, порядок присвоения новой квалификации будет зависеть от той, что уже есть у него. Для приобретения более высокой квалификации («В» по отношению к «А», «С» — к «А» и «В» и так далее) необходимо пройти дополнительное обучение, представить официальное свидетельство об этом и сдать теоретический и практический экзамен в ГАИ. Для получения права управлять транспортным средством низшей категории специального обучения не требуется, достаточно сдать лишь практический экзамен по вождению (по теории такой водитель экзаменуется лишь тогда, когда он не управлял автомобилем более одного года).

Введены дополнительные требования к водителям, выполняющим особо ответственную работу — перевозку пассажиров. Например, водители трамваев, троллейбусов и автобусов после перерыва в работе от 6 до 12 месяцев должны пройти обязательную стажировку продолжительностью не менее 20 часов. Такую же стажировку в практическом вождении они обязаны пройти и при переходе на другие марки трамваев, троллейбусов, автобусов. Автомобилями «такси» теперь разрешено управлять водителям не моложе 20-летнего возраста.

Предусмотрен случай выдачи водительских удостоверений и лицам, не достигшим совершеннолетия. Это относится к оканчивающим средние школы, где преподается автодело. После успешных экзаменов в ГАИ они сразу получат водительские удостоверения, но в графе «Особые отметки» будет указано, что их права обретают силу с даты, когда владельцу исполнится 18 лет.

Повышены требования к подготовке

НА ДОРОГАХ ВСЕГО СВЕТА

ГДР. Согласно действующим правилам дорожного движения, на улицах городов скорость ограничена до 50 км/час независимо от характера, значимости дороги и района. Для лучшего обеспечения безопасности водителей, движущихся по главным дорогам, внесено предложение установить максимальную скорость на второстепенных дорогах в пределах 30—40 км/час.

ПОЛЬША. По инициативе газеты «Жиче Варшавы» в столице республики создан отряд автомобилистов и мотоциклистов, которые добровольно патрулируют на самых оживленных дорогах. При несчастных случаях они оказывают первую помощь пострадавшим и принимают необходимые меры. Все члены отряда окончили специальные курсы, на которых приобрели знания по основам первой медицинской помощи, а также технические и правовые. После этого каждый получил специальную аптечку, удостоверение и значок. Сейчас в отряде 350 человек.

АНГЛИЯ. Проведено исследование по определению скоростей движения транспортных средств очевидцами дорожных происшествий: водителями, пассажирами, посторонними наблюдателями. По материалам лондонской полиции было проанализировано свыше 850 дорожных происшествий. Выявилась следующая закономерность: водители в основном недооценивали скорость движения, пешеходы — наоборот. Пассажиры, как правило, называли ту же величину скорости, что и водители, с которыми они ехали.

США. Организация движения на городских пересечениях в одном уровне приобрела особую важность. На них в Америке сейчас происходит около половины всех происшествий в населенных пунктах и более трети задержек движения. Для решения вопроса, в частности, предлагается отводить для левых поворотов на перекрестках дополнительные полосы и управлять движением посредством специальных сигналов светофоров.

водителей автомобилей и мотоциклов индивидуального пользования. Все они являются равноправными, как и равноответственными, участниками движения, а потому и не могут иметь никаких скидок. Теперь, чтобы получить удостоверение на право управления транспортным средством любой категории (кроме мопеда), необходимо пройти обязательное обучение на курсах или в автошколе. Прекратил существование сам термин шофер-любитель. Вновь разрабатываемая программа подготовки водителей автомобилей с разрешенным максимальным весом до 3500 кг и числом сидячих мест не свыше восьми (категория «В») будет единой и для профессионалов и для владельцев личных машин, они будут сдавать и одинаковый экзамен.

Тут следует оговориться, что эти правильные требования нового Положения не везде еще, к сожалению, практически выполнимы. Пропускная способность автошкол, учебных комбинатов, курсов ДОСААФ не всегда успевает за быстрым ростом числа индивидуальных машин. Поэтому там, где пока еще не создана материально-техническая база для такого обучения всех желающих, по решениям Советов Министров союзных и автономных республик, краевых и областных исполкомов, как временное исключение, будет допускаться и самостоятельная подготовка к экзаменам. Но в этом случае в водительском удостоверении будет стоять штамп «Без права работы по найму». Такая же отметка будет и в удостоверениях выпускников учебных организаций, если состояние их здоровья не отвечает соответствующим медицинским требованиям. Они смогут управлять только собственной машиной.

Разрешено сдавать экзамены на право вождения машин категорий «А», «В» и «С» без обучения в автошколах всем окончившим высшее или среднее специальное учебное заведение по автомобильной или тракторной специальности.

О новой классификации транспортных средств по категориям уже рассказывалось в журнале. Удостоверения нового образца с соответствующими отметками в графах «А», «В», «С», «D», «Е» или штампом в графе «Для особых отметок» (трамвай, троллейбус, мотоколяска, мопед) выдаются уже не первый год. В дальнейшем будут заменены и старые, но это вопрос не одного дня, и миллионы шоферов до замены будут работать с прежними «правами». В зависимости от классности им будет разрешено управлять транспортными средствами соответствующих категорий.

За шоферами третьего класса закрепляется право работы на автомобилях категорий «В» и «С». Шоферы второго класса помимо этого могут управлять и машинами категории «D», а первого класса — и категории «Е». Все имеющие удостоверения водителя трамвая, троллейбуса, мотоколяски, мопеда могут управлять только «своим» транспортным средством.

Напрашивается вопрос: как быть, если шофер третьего класса работает на автобусе или водит тягач с прицепом? Таким водителям старые «права» должны быть заменены единым водительским удостоверением с разрешающей отметкой в категориях «В», «С» и «D» или «Е» без экзаменов.

В новых удостоверениях классность водителя указываться не будет. Это, конечно, не значит, что многоопытные мастера своего дела теряют определенные льготы перед новичками. Присваивать и повышать класс (третий, второй, первый) будет администрация автотранспортных предприятий. Служба Госавтоинспекции этими вопросами не занимается. Она только дает разрешение на управление транспортными средствами той категории, по которой водитель сдал теоретический и практический экзамены.

Водительские удостоверения старого образца не имели ограничений в сроке действия. В отличие от них, новые удостоверения на право управления любыми категориями транспортных средств действительны в течение 10 лет со дня их выдачи, после чего подлежат замене. Порядок замены старых и новых удостоверений таков.

Работающим водителям и индивидуальным владельцам машин, не имеющим за последние 12 месяцев нарушений Правил дорожного движения, «права» заменяют без экзаменов — при предъявлении справки о медицинском переосвидетельствовании. Лица, не управлявшие транспортными средствами в течение последних 12 месяцев, держат теоретический и практический экзамены.

При наличии в талоне предупреждений действующих компостерных просечек водительские удостоверения будут заменяться только после сдачи теоретического экзамена.

Для контроля за соблюдением скоростных режимов движения водителями со стажем менее двух лет при замене удостоверения в новом будет проставляться дата выдачи прежнего.

После экзаменов медицинские справки и экзаменационные карточки, хранившиеся прежде в ГАИ, теперь будут возвращаться водителям. Следует беречь их на случай получения дубликата, если удостоверение будет утеряно, а также замены водительского удостоверения по прошествии 10 лет.

Насколько готова служба ГАИ обеспечить выполнение требований нового Положения? В журнале уже писалось о том, что в стране повсеместно созданы регистрационно-экзаменационные подразделения ГАИ для улучшения работы по приему экзаменов и выдаче водительских удостоверений. Эти подразделения оснащаются современной аппаратурой и машинами с двойным управлением.

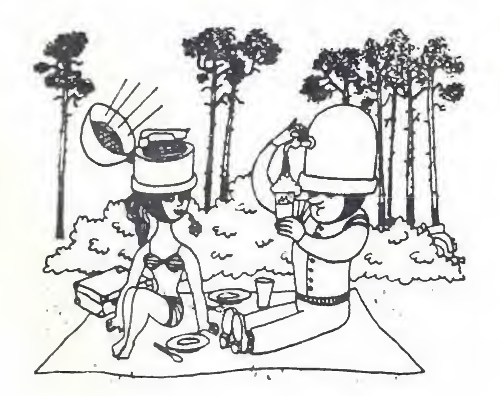
Пионером в создании высокопроизводительных современных приборов и установок по приему экзаменов является коллектив кировского электромашиностроительного завода им. Лепсе, где за два последних года изготовлено около 100 комплектов такой аппаратуры, получившей название «Вятка». Она позволяет в несколько раз ускорить прием теоретических экзаменов, исключает субъективизм в оценке знаний.

В ряде городов построены или строятся автодромы и площадки для проверки практических навыков вождения. Они очень нужны. Впервые Положением предусматривается выполнение определенного перечня маневров, обязательных для каждого сдающего практический экзамен, сначала на автодромах и площадках, после — на дорогах.

Работа по новому Положению потребует не только мобилизации усилий службы ГАИ. Она определяет соответствующие изменения в действующих программах и обучении водителей. Многое предстоит сделать для расширения сети школ и курсов по подготовке водителей собственных автомобилей и мотоциклов. В значительной степени это зависит от того, как министерства и ведомства будут развивать учебную базу, где подготовку могли бы получить все желающие. Достаточными возможностями для этого располагают ДОСААФ, министерства автомобильного транспорта союзных республик, профессионально-технические учебные заведения. Важную роль могут сыграть средние общеобразовательные школы, добровольные общества автомотолюбителей и другие организации.

Новое Положение ориентирует всех на качественные изменения в подготовке водительских кадров, что, несомненно, будет способствовать успешному выполнению задачи дальнейшего повышения безопасности движения, поставленной XXV съездом КПСС в «Основных направлениях развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы».

С. ЗАЙЧИКОВ,
заместитель начальника Управления ГАИ МВД СССР, полковник милиции



ФИНЛЯНДИЯ. Разработан новый вид шипов для автомобильных покрышек. Они могут перемещаться в небольших гильзах, запрессованных в шине, занимая затем под действием упругого каучука прежнее положение. Если обыкновенный шип оказывал на дорогу давление 25 кг/см², то новый — лишь 8—10. В результате не повреждается дорожное покрытие, да и сами шипы служат значительно дольше.

ФРАНЦИЯ. Готовится издание новых правил дорожной сигнализации, которые разработаны на основе международных рекомендаций. Правила будут состоять из следующих разделов: общие положения; знаки, предупреждающие об опасности; знаки, относящиеся к пересечениям и преимущественному праву проезда; предписывающие знаки; указательные знаки; световые дорожные сигналы; разметка проезжей части; временные знаки.

ФРГ. Постоянный контроль за спидометром, чтобы поддерживать на длинном пути скорость автомобиля в определенных границах, утомляет и рассеивает внимание. Фирма «Порше» приступила к оснащению своих автомобилей электронным регулятором скорости, фиксирующим ее в пределах от 40 до 180 км/час. Регулятор выключается автоматически, когда водитель нажимает на тормоз.

Кто виноват?

По пыльной дороге

Каждое время года ставит перед водителем свои трудности. Осенью и весной непогода с распутицей, зимой — метели и гололедица. Лишь разгар лета, когда тепло и сухо, представляется благословенной порой для автомобилистов. Но и засушливый период может преподнести сюрпризы на дороге. Об этом сегодня и пойдет речь.

Водитель такси А. Петров из Вологодской области пишет в редакцию, что в июне минувшего года он стал виновником дорожно-транспортного происшествия с тяжелыми последствиями, и всего только из-за... пыли на дороге. По его словам, дело было так. По гравийной сухой дороге он вез на «Волге» четырех пассажиров из села Воскресенского в город Череповец. Впереди неторопливо, со скоростью около 50 км/час, двигался грузовик, поднимавший за собой клубы пыли. Километров пять «преследовал» таксист этот пыльный шлейф, пока наконец не решил, что дорожная обстановка позволяет предпринять обгон. Он пропустил встречную машину и, когда пыль от нее осела, выехал из занимаемого ряда, увеличив скорость до 60—65 км/час. Когда Петров почти настиг обгоняемый грузовик, то увидел, что впереди него идет автобус, также окутанный облаком пыли. Несмотря на это, таксист не отказался от обгона и поровнялся с грузовиком. Вот тут-то, метрах в двадцати перед собой, он и заметил выскочивший из пылевой завесы навстречу мотоцикл «Днепр» с коляской. Ясно, что столкновения избежать не удалось. В результате мотоциклист и его пассажир получили тяжкие телесные повреждения. Водитель «Волги», который, кстати, полностью признал себя виновным в случившемся, был осужден. Лишь в одном не согласен с решением суда виновник аварии. Он считает, что должны были привлечь к ответственности и мотоциклиста. По его мнению, тот действовал не лучшим образом, продолжая движение в условиях плохой видимости, да к тому же близко к середине проезжей части. На этом основании автор письма просит нас ответить, не совершил ли и мотоциклист преступления и какова в аварии доля его вины.

В этой связи нам еще раз хочется обратить внимание читателей журнала на следующее. Не зная всех обстоятельств того или иного происшествия, да еще заочно решать вопросы вины невозможно. Материалы, публикуемые под рубрикой «Кто виноват?», преследуют совсем другие цели. Это часть той профилактической работы, которую ВНИИ судебных экспертиз ведет по предупреждению дорожных происшествий. Нами руководит желание обратить внимание водителей на особенности требований тех или иных пунктов Правил дорожного движения, добиться их единообразного понимания, пропагандировать на конкретных примерах правильные действия в сложных дорожных ситуациях, поскольку, как говорится, лучше учиться на ошибках, уже случившихся, чем ждать такого урока от своих собственных.

Итак, мы не станем гадать, что произошло бы, если бы мотоциклист двигался по другому пути, с другой скоростью или вел себя как-либо иначе. Поговорим о том, как поступать, чтобы не случались такие аварии.

Пункт 91 Правил дорожного движения требует: «Прежде чем начать обгон, водитель должен убедиться в том, что полоса движения, на которую он намерен выехать, свободна на достаточном расстоянии и что этим маневром он не создаст помех другим транспортным средствам и пешеходам». Водитель такси не убедился в этом и, судя по письму, не имел такой возможности из-за пылевой завесы, которую подняли над сухой дорогой колеса движущихся автомобилей.

Как надо было поступить в такой ситуации? Ответ один — ждать. Ждать, когда ветер отнесет пыль в сторону. А если ветра нет, — ждать закругления дороги, когда можно будет заглянуть «в будущее», увидеть, что там впереди, за пеленою пыли. Другого выхода нет. Иначе обгоняющий поставит водителей встречных машин в положение, когда они не будут иметь возможности что-либо предпринять.

Так и произошло в данном случае. Петров пишет, что по делу была проведена автотехническая экспертиза, которая пришла к выводу об отсутствии у водителя мотоцикла технической возможности предотвратить столкновение. Приведенные в письме подробности происшествия подтверждают это. Действительно, если Петров из-за пыли увидел мотоцикл только в 20 метрах перед собой, то и мотоциклист не мог обнаружить такси раньше. Прибавим скорость «Волги» 60—65 км/час к названной автором письма скорости мотоциклиста — около 60 км/час. При таких условиях расстояние в 20 метров автомобиль и мотоцикл пройдут навстречу друг другу примерно за 0,6 секунды, а среднее время реакции водителя составляет 0,8. Таким образом, у водителей просто не было времени принять какие-либо меры, чтобы предотвратить столкновение.

Конечно, мотоциклисту пыль также ограничивала видимость, поэтому и ему следовало бы выбрать скорость в соответствии с дорожными условиями, как это предусмотрено пунктом 73 Правил дорожного движения. В свое время в журнале в статье «За границей видимости» («За рулем», 1974, № 9) уже разбирались подробно требования этого пункта Правил. Чтобы не повторяться, напомним лишь вывод: водитель с учетом всех условий движения должен выбирать такую скорость, чтобы иметь возможность остановиться на расстоянии видимости. Но, не забудем, мотоциклист двигался по своей стороне проезжей части и вправе был рассчитывать на то, что и другие водители будут действовать по правилам. Так что причина происшедшего не в его действиях. Совершавший обгон водитель такси Петров выехал на полосу встречного движения в условиях, когда не имел права этого делать, и он не избежал бы наезда и на неподвижный мотоцикл или любое иное препятствие. Укажем и на другую его ошибку. При плохой видимости совсем не лишне было включить внешние световые приборы. Ведь в этом случае его могли заметить гораздо раньше.

К сожалению, еще не все водители учитывают, что видимость может быть ограничена не только степенью освещенности дороги в темное время суток или атмосферными осадками (туман, метель и т. д.), но и пылью от проезжающих машин. Причем не только на грунтовой дороге или грейдере. Вот еще один пример. В. Можарский вел такси «Волга» по Комсомольскому шоссе в Горьком. Впереди него двигался «Запорожец». Его водитель притормозил перед перекрестком, заметив красный сигнал светофора, и двинулся дальше, как только вспыхнул зеленый. Когда он уже переезжал трамвайное полотно, то вдруг в зеркало заднего вида увидел, что сзади на него движется с большой скоростью такси. Еще миг — и удар. В аварии водитель такси Можарский посчитал себя виновным лишь частично, потому-де, что самосвал, который проехал мимо него, поднял пыль, из-за которой таксист сразу потерял видимость. Но дело-то в том, что он продолжал движение, не снижая скорости, а потому и заметил «Запорожец», когда избежать столкновения было уже невозможно. При чем же здесь водитель самосвала?

В заключение хочется еще раз подчеркнуть, что пыль на дороге — серьезная угроза безопасности движения, она очень часто не дает возможности с уверенностью судить о том, свободен путь или нет, а стало быть, требует снижения скорости или отказа от совершения маневра. Почему «или»? А вот почему. Если в первом случае водителю Петрову надо было ждать, когда условия видимости позволят убедиться, что обгон безопасен, то в другой ситуации водителю Можарскому ждать было нечего, надо было срочно принять меры к снижению скорости или остановке автомобиля.

В. ЯНИН,
старший научный сотрудник ВНИИ судебных экспертиз

По письму приняты меры

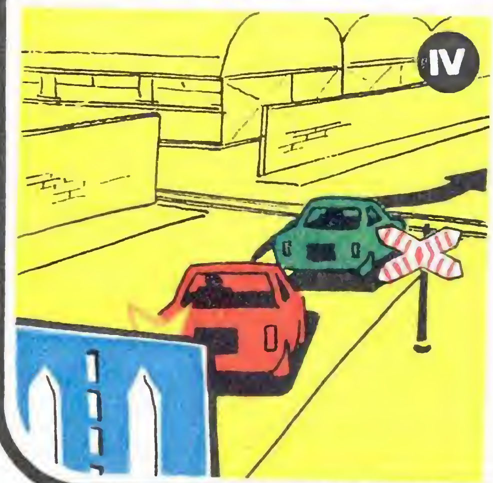
Шофер первого класса П. Шершнев из Читинской области обратился с жалобой: автоинспектор г. Краснокаменска В. Кизиков сделал компостерную просечку в его талоне предупреждений в п. 6 «Управление транспортом с неисправностями, угрожающими безопасности движения» за то, что на колесах не было декоративных колпаков.

Редакция обратилась в ГАИ УВД Читинского облисполкома с просьбой проверить изложенное в письме. Проверкой занимался отдел внутренних дел Краснокаменского горсовета. Начальник ОВД подполковник милиции А. Щепалов сообщил редакции, что компостерная просечка с отметкой в талоне предупреждений в п. 6 за отсутствие колпаков на дисках колес госавтоинспектором лейтенантом милиции В. Кизиковым сделана необоснованно. Водителю П. Шершневу выдан новый талон предупреждений. В отношении госавтоинспектора В. Кизикова решается вопрос о дальнейшем пребывании в органах МВД.









ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

I. В каких случаях этому знаку вне населенных пунктов должен предшествовать такой же в качестве дополнительного предупреждения?

если водители могут не заметить основной знак	во всех случаях
1	2

II. Какова в показанной обстановке последовательность проезда транспортных средств через перекресток?

грузовик трамвай и легковой автомобиль	трамвай грузовик легковой автомобиль	легковой автомобиль грузовик трамвай
3	4	5

III. Кто должен уступить дорогу?

водитель легкового автомобиля	водитель грузового автомобиля
6	7

IV. Разрешен ли обгон в показанной обстановке?

разрешен	не разрешен	если скорость обгоняемого менее 30 км/час
8	9	10

V. Имеет ли право водитель легкового автомобиля продолжать движение через переход?

имеет	не имеет
11	12

VI. В каком из показанных направлений может двигаться этот водитель?

в обоих	только в направлении Б
13	14

VII. Кто пользуется преимуществом проезда?

водитель легкового автомобиля	водитель грузовика	тот, кто раньше подъехал к перекрестку
15	16	17

VIII. С какой предельной скоростью имеет право двигаться этот водитель?

50 км/час	60 км/час	70 км/час
18	19	20

IX. Каким должен быть цвет задних светоотражателей у автомототранспортных средств?

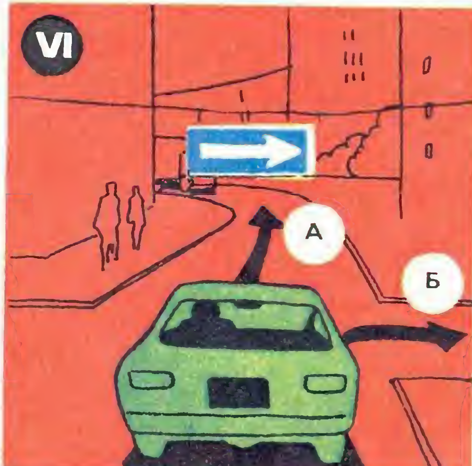
оранжевый	оранжевый или красный	красный
21	22	23

X. Можно ли двигаться на неосвещенных участках дорог только с габаритными огнями?

можно	нельзя
24	25

Ответы — на стр. 39















Школьный патруль безопасности

В школах закончился учебный год. Выставлены итоговые оценки, отложены до осени учебники. Впереди у ребят летний отдых, походы, соревнования. Но эти занятия не знают каникул, а отметки за знания предмета ставит здесь сама жизнь. Речь о Правилах дорожного движения. Конечно, слово занятия мы применяем здесь в самом широком смысле, имея в виду все многообразие форм работы с детьми по профилактике дорожного травматизма.

Сравнительно недавно, в 1973 году, по инициативе ЦК ВЛКСМ и МВД СССР стали создаваться отряды юных инспекторов движения (ЮИД). Два с лишним года—срок, вроде бы, небольшой. Однако движение юных друзей Госавтоинспекции уже окрепло, приобрело настоящий размах и испытало себя в деле — пропаганде правил движения среди школьников, обучении дошколят основам «дорожной грамоты», надзоре за дисциплиной ребят на улице. Сегодня только в Российской Федерации более 16 тысяч отрядов ЮИД. Они созданы при многих школах, ЖЭКах, детских автогородках, клубах и других внешкольных учреждениях. Руководят ими комитеты комсомола совместно с органами ГАИ и народного образования.

В школах члены этих отрядов — первые помощники учителей и сотрудников ГАИ на уроках или беседах о правилах движения. Они ведут «Уголки безопасности» в передачах школьного радио, организуют викторины и игры, пропагандирующие в увлекательных формах дисциплину и внимательность на улицах и дорогах, распространяют листовки и памятки на темы безопасности движения. Шефствуя над детскими садами, они изготавливают различные наглядные пособия, макеты транспортных средств и светофоров, помогают создавать игровые площадки для малышей. Им доверяют «технический осмотр» велосипедов, проверку знаний правил движения у своих сверстников.

Сотни отрядов ЮИД несут патрульную службу в микрорайонах. Известно, что значительная часть дорожных происшествий с детьми случается в радиусе 500—700 метров от места их жительства. Значит, надо помочь каждому мальчику и девочке выбрать наиболее безопасный маршрут из дома в школу и обратно, понаблюдать, хорошо ли усвоили они наставления взрослых, одернуть шалунов. Этим и занимаются школьные патрули ЮИД. Для них утверждены специальная форма, нагрудный знак и удостоверение.

Настоящий практический всеобуч по правилам поведения на улицах и в общественном транспорте под руководством работников ГАИ успешно проводится в автогородках, которых уже сегодня в стране около 70. А старшие школьники овладевают здесь и автоделом.

Всесоюзная пионерская игра «Зарница» включила юных инспекторов движения в состав участников наравне с другими «боевыми» специальностями. Они должны продемонстрировать не только хорошее знание правил движения, но и умение передать эти знания своим сверстникам. Надо сказать, что с нынешнего года зачет по правилам дорожного движения обязателен для всех участников «Зарницы».

За плечами у отрядов ЮИД уже

Минувшим летом около 900 лучших юных инспекторов движения собрались на Всероссийский слет в пионерский лагерь «Орленок» у Черного моря. Они не только познакомили друг друга с наиболее интересными делами и формами работы, но и померились силами в различных конкурсах и соревнованиях. Некоторые эпизоды их запечатлены на этих фотоснимках. Здесь и конкурс регулировщиков, и «расследование» дорожного происшествия, и экзамен по правилам движения, и велоэстафета.









немало интереснейших дел. В Риге, например, они провели на стадионе общегородской урок по безопасности движения для школьников первых—третьих классов. В Душанбе читают воскресные лекции для юных велосипедистов. В Свердловске создали агитбригады и организовали выступления прямо в ЖЭКах. В общем, когда летом минувшего года лучшие из лучших собрались на первый свой слет в пионерский лагерь «Орленок» под Туапсе, им было чем поделиться друг с другом.

Через три месяца во всех республиках, краях и областях начнется смотр работы ЮИД. Он будет идти до мая 1977 года, а затем более двух тысяч победителей смотра съедутся на всесоюзный слет в Артек, и мы, несомненно, узнаем о новых формах работы, новых возможностях в борьбе с несчастными случаями на дорогах. Все это будет. Но уже и сейчас можно с полным основанием утверждать, что юные инспекторы движения — эти школьные патрули безопасности — оказали Госавтоинспекции помощь в предупреждении дорожных происшествий и вообще нарушений правил движения. И агитацией, и личным примером. Спасибо им за это!

Л. ОВЧАРЕНКО,
госавтоинспектор Управления ГАИ МВД СССР

Фото А. Смирнова



Статистика дорожных происшествий

Информирует ВНИИ безопасности дорожного движения МВД СССР

В нашем анализе дорожных происшествий сегодня пойдет речь о местах, где они случаются чаще всего. Статистика свидетельствует, что более половины всех ДТП приходится на города и другие населенные пункты. Например, в Новосибирской области они составили 68,7% от всех происшествий, в Челябинской — 70,1%, в Куйбышевской — 71,6%, в Хабаровском крае — 73,5%, в Свердловской области — 75,9%, в Кемеровской — 82,2. Да и те, что зарегистрированы на загородных дорогах, распределяются весьма неравномерно. Самые незагруженные дороги районного, ведомственного и внутрихозяйственного значения оказываются наиболее аварийными. Так обстоят дела в Российской Федерации. Близко к этому, как видно из таблицы, распределение дорожных происшествий и в некоторых других союзных республиках. Лишь в Прибалтике и Белоруссии аварий в населенных пунктах и на дорогах происходит приблизительно поровну.

Конечно, ограничения скорости и строгое наблюдение за дисциплиной движения в городах дают результаты. Все это существенно сказывается на тяжести последствий несчастных случаев на дороге: в каждой сотне ДТП в городах гибнет почти вдвое меньше людей, чем на дорогах. И чем крупнее город, тем меньше убитых при авариях. Характерно, что тяжесть последствий транспортных происшествий в городах и населенных пунктах прибалтийских республик и Белоруссии вдвое менее катастрофична, чем, например, в Азербайджане, Армении, Грузии, Киргизии. На загородных магистралях этот показатель почти повсюду имеет примерно одинаковое значение, независимо от категории дороги.

Нетрудно понять, почему происшествия на загородных дорогах более губительны, чем в городах. За пределами населенных пунктов выше скорости, здесь более опасны любые дефекты дорожного покрытия, неблагоприятные погодные условия, когда трудно совладать с машиной, тут не так скоро поспевает медицинская помощь. Учитывают ли эти очевидные истины водители? Нет. Статистика, увы, показывает, что чем слабее дорожный надзор, тем беспечнее ведет себя человек за рулем. Вот характерные цифры на примере Украины. По вине водителей в крупных городах здесь случилось 51,5% дорожно-транспортных происшествий. В мелких населенных пунктах эта цифра составляет уже 80,1%, на дорогах общегосударственного значения — 82,9%, на республиканских дорогах — 85,3%, на областных — 87,4 и на дорогах районного, ведомственного и внутрихозяйственного значения — 90,7%.

Правда, в последнее время наметилась тенденция к росту ДТП на автомобильных дорогах. По-видимому, это связано с интенсивной автомобилизацией села, развитием междугородных перевозок, автотуризма. Например, в прошлом году, по сравнению с предыдущим, во многих республиках и областях число ДТП в населенных пунктах увеличилось на 5%, а на загородных дорогах на 7—8%. В некоторых регионах эта разница еще внушительнее. Скажем, в Белоруссии в минувшем году количество происшествий в городах возросло на 2,5%, а на дорогах — на 11%, в Свердловской области соответственно на 7,3 и 19,8%, Вологодской — на 11,0 и 24,2%, в Ставропольском крае — на 8,4 и 15,5%.

Каковы же выводы из всего сказанного? Глубоко заблуждаются те водители, кто полагает, что по дорогам ездить проще, чем в городе, а поэтому позволяют себе расслабиться, отступить от требований Правил. Человек за рулем должен быть предельно собранным и внимательным и при езде по городским улицам, и на загородных дорогах. И там и тут беспечность приводит к печальным последствиям, а возрастающая интенсивность движения усугубляет опасность.

Распределение ДТП по местам возникновения

Регион	Республиканские, краевые и областные центры	Другие города	Прочие населенные пункты	Дороги общегосударственного значения	Дороги республиканского значения	Дороги областного значения	Дороги районного, ведомственного, внутрихозяйственного значения
Азербайджанская ССР	40,2	8,9	6,6	20,7	13,9		8,6
Армянская ССР	34,9	15,0	8,0	13,4	17,5		10,5
Белорусская ССР	20,2	14,4	14,6	23,0	6,8	6,8	13,1
Грузинская ССР	29,1	16,2	13,9	17,5	15,1		7,0
Киргизская ССР	29,1	4,7	25,6	17,9	8,5	2,4	10,7
Латвийская ССР	25,3	18,1	3,7	18,2	16,2		16,9
Литовская ССР	12,8	32,3	4,4	20,4	16,1		13,2
Туркменская ССР	33,8	6,8	10,0	7,3	19,6	3,3	15,7

Здесь приведены только основные места возникновения дорожных происшествий.

ПРАВИЛА В ЦИФРАХ

Правила дорожного движения — предмет, который, как мы часто говорим в обиходе, надо знать назубок. Вместе с тем ясно, что заучить их слово в слово невозможно. Да этого никто и не требует. Важно, чтобы каждый из нас четко представлял себе и помнил смысл всех положений и требований. К чему и стоит стремиться. Но есть вещи, которые надо знать абсолютно точно. К ним, в частности, принадлежат и нормы Правил, выраженные в цифрах. Ведь в целом ряде случаев Правила конкретно указывают величину скорости, расстояние, размеры, вес. О них мы и хотим напомнить читателям новой серией плакатов, которую так и назвали — «Правила в цифрах».

Первая подборка — по скоростям движения. Мы решили начать с нее, поскольку в этом разделе есть ряд нововведений.



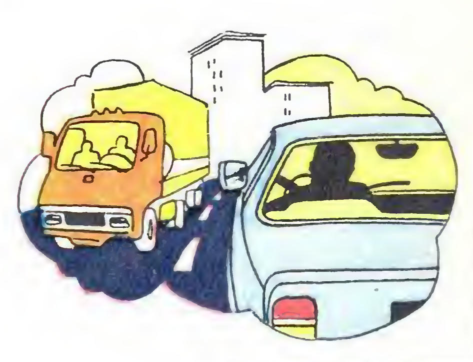
5

Только с разрешения начальника дистанции пути железной дороги допускается движение через переезд тихоходных машин и механизмов, скорость движения которых менее 5 км/час (пункт 126 «г»)



40

На скоростных дорогах запрещается движение любых механических транспортных средств, максимальная скорость которых по технической характеристике меньше 40 км/час (пункт 128 «а»)



60

В населенных пунктах движение транспортных средств разрешается со скоростью не более 60 км/час (пункт 74)



Во всех случаях скорость движения грузового автомобиля, в кузове которого находятся люди (независимо от их числа), не должна превышать 60 км/час (пункт 150)

Транспортным средствам, максимальная скорость которых не должна превышать 30 км/час или которые по техническим причинам не могут развивать такую скорость, разрешено выезжать влево за пределы крайней правой полосы только для обгона, объезда, перестроения для поворота налево или разворота (пункт 81)

30

Запрещается обгонять все транспортные средства, кроме одиночных, движущихся со скоростью менее 30 км/час (пункт 26, 2.18)



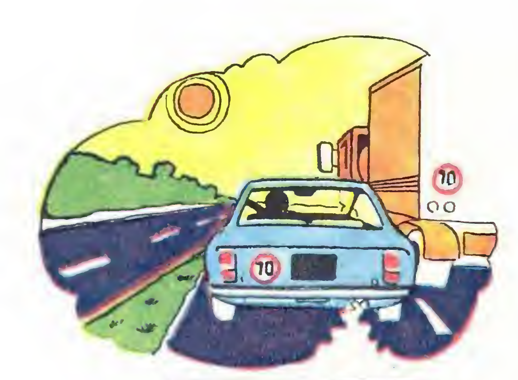
Запрещается грузовым автомобилям, разрешенный максимальный вес которых превышает 3,5 т, обгонять все транспортные средства, кроме одиночных, движущихся со скоростью менее 30 км/час (пункт 26, 2.19)

Буксировка запрещается на гибкой сцепке со скоростью более 30 км/час (пункт 142 «ж»)



В населенных пунктах и вне их автокранам, самоходным машинам и механизмам движение разрешается со скоростью не более 50 км/час (пункт 74)

50





Вне населенных пунктов движение автобусов (кроме междугородных и туристских), мотоциклов, грузовых автомобилей с разрешенным максимальным весом более 3,5 т разрешается со скоростью не более 70 км/час (пункт 74 «б»)

Вне населенных пунктов движение легковых автомобилей и грузовых автомобилей с разрешенным максимальным весом до 3,5 т, которыми управляют водители с водительским стажем до двух лет, разрешено со скоростью не более 70 км/час (пункт 74 «б»)

Вне населенных пунктов легковым автомобилям, междугородным и туристским автобусам, а также грузовым автомобилям с разрешенным максимальным весом до 3,5 т движение разрешено со скоростью не более 90 км/час (пункт 74 «а»).

90

ПРЕТЕНЗИИ АДРЕСУЮТСЯ СМЕЖНИКАМ



Зима, как и ожидалось, устроила нашему ИЖ—2125 самый суровый экзамен. Поскольку его результаты могут представить интерес для владельцев этой модели и базового «Москвича—412», мы сочли целесообразным познакомить с ними читателей сейчас, несмотря на то что на дворе тепло. Не зря ведь учит пословица: готовь телегу зимой, а сани летом. Здесь мы сразу должны оговориться: все или почти все, о чем пойдет речь, имеет отношение к «москвичам—412» вообще, не только к «комби», а если посмотреть на дело с другой стороны — к заводам-смежникам, тем, кто делает карбюраторы, бензонасосы, двигатели и от кого в значительной мере зависят эксплуатационные качества автомобиля.

Основным препятствием для круглогодичной эксплуатации любого индивидуального автомобиля всегда была трудность пуска двигателя в холодную погоду. Ведь чем ниже температура воздуха, тем хуже условия для пуска, а они складываются из необходимой частоты вращения коленчатого вала, поступления в цилиндры способной к воспламенению топливной смеси, образования достаточно сильной искры зажигания.

Выполнение первого условия — на совести аккумулятора и стартера. Батарея 6СТ-55, которая стояла у нас на машине, обладает довольно большой емкостью и, что особенно важно, способна при низкой температуре отдать значительно больше энергии, чем прежняя «москвичовская» 6СТ-42. Во всяком случае, исправный, нормально заряженный аккумулятор обеспечивает стартер при 15-градусном морозе достаточным количеством энергии для нескольких попыток пуска. В этом мы убедились, подключая при тех же условиях вместо батареи пуско-зарядное устройство «Молния», работающее от обычной осветительной сети: значительного увеличения оборотов коленчатого вала при этом не отметили.

А вот со стартером не так благополучно. Чтобы облегчить его работу, в двигатель было залито всесезонное масло М-10ГИ. И все же, если температура воздуха падала ниже минус 15°, стартер еле крутил коленчатый вал. Пустить двигатель удавалось только с дополнительной помощью рукоятки.

Второе условие пуска — приготовление способной воспламениться топливной смеси. Тут-то и возникли хлопоты.

Начнем с пресловутого исчезновения топлива из поплавковой камеры карбюратора. После того, как автомобиль постоял ночь, бензин испарялся. Именно испарялся, а не вытекал (все соединения были подтянуты), причем настолько, что оставшегося количества частенько не хватало для пуска. Каждое утро приходилось подкачивать топливо вручную, не раз провернув коленчатый вал стартером или рукояткой, чтобы толкатель бензонасоса, приводимый от распределительного вала, занял нужное положение. При морозе 15—17° насос порой отказывался работать от «ручного привода», очевидно, из-за того, что чрезмерно твердевшие резиновые уплотнители его клапанов не полностью закрывали каналы. Выход находили в том, что наливали бензин в поплавковую камеру из бутылки.

Некоторые бывалые автолюбители «врезают» в питающую магистраль перед насосом мембранный электронасос, от «запорожского» отопителя. Включая его на несколько секунд при помощи кнопки, выведенной на панель приборов, они заполняют поплавковую камеру карбюратора перед каждым пуском после суточной стоянки. Эффективное, но дорогое решение.

Кроме этого конструктивного недостатка карбюратор нашего автомобиля имел еще некоторые производственные дефекты. Например, иногда двигатель не «сбрасывал» обороты после возвращения педали «газа» в исходное положение: дроссельная заслонка вторичной камеры не всегда полностью закрывалась из-за смещения вдоль оси. Отпустили винты крепления, заслонка встала как надо, и в этом положении ее закрепили. Причину другого дефекта — неустойчивой работы двигателя на холостом ходу — мы нашли в смещении выходного отверстия канала, регулирующего качество смеси на холостом ходу. Это отверстие должно лежать выше заслонки. У нашего карбюратора для устранения дефекта оказалось достаточно спилить край заслонки примерно на 3/4 ее толщины*.

Вообще на карбюраторы К—126Н, выпускаемые ленинградским карбюраторным заводом, жалуются многие владельцы «москвичей», особенно часто сталкивающиеся с производственными отклонениями. Отчаявшись довести прибор до требуемого состояния, некоторые автолюбители приспосабливают «жигулевские» карбюраторы, получая весьма неплохие результаты, и в первую очередь более легкий пуск двигателя.

Но ведь это не выход. Карбюратор стоит недешево, да и поступает он в магазины в ограниченном количестве, едва удовлетворяя спрос владельцев «жигулей». Пора ЛенКарЗу заменить карбюратор устаревшего типа качественно новым, который позволил бы полнее использовать возможности мотора.

Здесь уместно вспомнить, что для новых моделей «москвичей» на димитровградском автоагрегатном заводе уже разработан новый, более совершенный карбюратор типа ВАЗ. От имени настоящих и будущих владельцев автомобилей с двигателем «Москвич—412» обращаемся к димитровградцам с просьбой скорее наладить его массовый выпуск.

Достаточно сильная искра — третье условие пуска. По нашим наблюдениям, если карбюратор и батарея в порядке, причину затрудненного пуска надо искать в свечах. В холодную погоду, особенно при кратковременных поездках или движении с малой нагрузкой, двигатель, а стало быть и свечи нагреваются значительно меньше, чем положено. Зачастую они не достигают температуры самоочищения, и нагар между электродами и корпусом создает электропроводящие мостики. По ним и стекает заряд, не образуя искры. Эта неисправность появляется довольно коварно — еще накануне вечером двигатель работал нормально, а утром не хочет пускаться. Не сразу догадаешься посмотреть и очистить свечи, которые вчера были вне подозрений. Поэтому наш совет — с наступлением холодов поставить новые или, в крайнем случае, совершенно чистые свечи и при движении, особенно в городе, отдавать предпочтение низшей передаче с бо́льшими оборотами перед следующей, но с меньшими оборотами. Кроме лучшего прогрева двигателя это обеспечивает и бо́льшую безопасность движения по обычно скользким зимним улицам. Автомобиль в таком случае быстрее гасит скорость и быстрее разгоняется, подчиняясь педали «газа».

Следует отметить еще одну малоприятную черту характера машины. Речь идет о медленном прогреве холодного двигателя после пуска. Чтобы автомобиль начал двигаться нормально, без рывков, требуется достичь температуры (по указателю) около 50—60°. Когда

Первая статья опубликована в апрельском номере журнала.

* Этот дефект был подробно рассмотрен в июльском номере журнала за 1975 год.

на улице 12—15° ниже нуля, на прогрев уходит 10—15 минут. В это время расходуется лишний бензин, а в камере сгорания образуется много нагара. К тому же в воздух выбрасывается значительное количество вредных веществ, содержащихся в отработавших газах, поскольку двигатель в это время работает на богатой смеси (воздушная заслонка полностью или частично закрыта). Чтобы ослабить эти нежелательные явления, можно прогревать двигатель с немного прикрытой или совсем открытой заслонкой, поддерживая минимально устойчивые обороты при помощи педали «газа».

Читателям, конечно, ясно, что в системе охлаждения мы использовали антифриз. Причем из-за отсутствия в то время рекомендуемой инструкцией марки М40 мы залили ТОСОЛ-А40, обладающий лучшими свойствами, за исключением двух: он сильнее расширяется при нагреве и легче проникает через неплотные соединения. Обычно при его использовании приходится ставить дополнительный, расширительный бачок, куда при нагреве перетекает из радиатора часть жидкости и откуда она возвращается обратно в систему охлаждения, когда двигатель остывает. Случилось так, что мы не смогли поставить бачок сразу, а потом, заметив, что количество антифриза почти не уменьшается, решили обойтись без него. Тепловой режим двигателя оставался все время в норме. Когда придет лето, антифриз, вероятно, придется заменить водой: его количества для охлаждения в жару может оказаться недостаточно.

Чтобы предупредить вытекание жидкости через соединения, мы подтянули хомуты на трубопроводах и крепеж на других узлах. Это обеспечило требуемую герметичность.

Отдельные владельцы машин с «четыреста двенадцатым» мотором обращаются в редакцию с вопросом, стоит ли вообще применять антифриз, поскольку с ним трудно пускать двигатель, а холодные детали быстрее изнашиваются. Безусловно, если перед пуском в двигатель заливать горячую воду, да еще сменив ее раз-другой, то его удастся легко пустить даже в сильный мороз. Но при этом придется периодически, через 3—5 часов прогревать мотор.

Но почему уфимский моторостроительный завод, изготовляющий двигатель «Москвич—412», заставляет владельцев машин прибегать ко всяким ухищрениям для облегчения пуска и прогрева, когда уже давно эти вопросы решены на других наших автомобилях? Внедрение закрытой системы охлаждения с двухклапанным термостатом, успешно применяемой, например, на «жигулях», затянулось на годы, а некоторые другие усовершенствования находятся в стадии разработки. Ведь нельзя же забывать, что двигатель во многом определяет степень совершенства всего автомобиля.

К сожалению, работающий двигатель еще не все, что нужно для поездки в холодную погоду. Вспомним задний мост. В нем применяется гипоидная смазка, которая при 18—20° ниже нуля густеет настолько, что задние колеса не вращаются даже при буксировке автомобиля. Заменять ее менее вязким (при отрицательных температурах) трансмиссионным маслом ТАд-17 инструкция не рекомендует. Некоторые «испытатели» поплатились за такой эксперимент редуктором: износ его шестерен за сравнительно короткий срок достиг катастрофической величины. Где же выход? Он один. Подогревать редуктор заднего моста каким-либо безопасным способом, как это делают зимой водители грузовиков. Но, разумеется, прибегать к этому стоит лишь в самых крайних случаях, когда позарез нужна машина.

Итак, нам удалось в мороз (15—17°) пустить двигатель. Сначала он работает неровно, затем успокаивается, и теперь можно отпустить педаль сцепления. Делаем это плавно и, чтобы двигатель не остановился под действием дополнительной нагрузки, создаваемой коробкой передач, прибавляем одновременно обороты педалью «газа». Иногда, если заметно значительное сопротивление коробки, приходится прием повторять. Когда температура достигает 50—70°, можно включать передачу и трогаться. Вначале автомобиль идет с трудом — дает о себе знать сопротивление загустевшей смазки в заднем мосту, — поэтому не спешим включать высшие передачи, чтобы не перегружать двигатель. Одновременно можно открыть кран отопителя и закрыть окно, которое предохраняло до сих пор стекла от замерзания. Пока скорость мала и в салоне холодно, приходится пользоваться вентилятором. Он гонит достаточно много воздуха, работая на второй скорости, но при этом велик шум. Из-за него приходится уменьшить обороты вентилятора, переводя его на первую скорость. Створки отопителя у ног пассажира и водителя не открываем, направляя весь воздух на лобовое стекло. Когда оно станет чистым, можно подать тепло и к ногам. К сожалению, часть теплого воздуха тем не менее все время идет на стекло и, только охладившись на нем, поступает в салон. Думается, что, если бы имелась возможность регулировать направление и количество этой части воздуха, в салоне было бы теплее. Об этом приходится говорить потому, что в машине при окружающей температуре ниже минус 8—10° недостаточно тепло. И это понятно — внутренний объем кузова у «комби» больше, чем у седана, а отопитель, вообще не отличающийся высокой эффективностью, остался прежним.



Возможно, эти наши замечания покажутся людям, знакомым с «москвичами» и не пользующимся ими зимой, преувеличенными и напугают тех, кто собирался приобрести машину этой марки.

Должны подчеркнуть — автомобиль и в это время года оставляет неплохое впечатление, так как обладает рядом ценных качеств, перекрывающих его недостатки. Ведь недаром он завоевал высокую репутацию в мире автолюбителей, многие из которых предпочитают «Москвич» другим маркам. Судите сами. Хранящийся зимой на улице исправный автомобиль ИЖ—2125 в стандартном исполнении с антифризом в системе охлаждения, всесезонным маслом М-10ГИ (или М-10Г$_1$) в двигателе и трансмиссионным маслом ТАд-17 в коробке передач (то есть с материалами, применяемыми в «жигулях») можно без особых хлопот эксплуатировать при морозах до 15—17°. На скользкой дороге «ИЖ-комби» достаточно устойчив и послушен в управлении. На заснеженных или размытых дорогах, оказывающих большое сопротивление движению, когда приходится ехать очень медленно, проявляются хорошие тяговые качества машины, позволяющие сравнительно легко преодолевать трудные участки.

Еще несколько лет назад эти результаты могли бы привести в восторг. Сегодня же, когда требования к массовому автомобилю, предназначенному для различных климатических и дорожных условий, значительно возросли, некоторые качества «ИЖ-комби» (так же как базового «Москвича—412») не вполне удовлетворяют автолюбителя. Немалую роль в более строгом подходе к оценке сыграл опыт эксплуатации наиболее популярных ныне автомобилей «Жигули», с которыми и мы и владельцы других марок вольно или невольно сравниваем свои машины. Очевидно, что отдельные агрегаты и узлы, которые мы рассмотрели здесь и в предыдущем отчете (см. «За рулем», 1976, № 5), можно и должно усовершенствовать, и чем скорее, тем лучше.

Б. СИНЕЛЬНИКОВ,
инженер

Перспективы
развития туризма и экскурсий
в десятой пятилетке

30 000 000





В разгаре время отпусков. Миллионы людей путешествуют в эти дни на автомобилях и мотоциклах по необъятным просторам родной страны. К их услугам все больше кемпингов, мотелей, турбаз.

Фото А. Топуза
и В. Ширшова

ЗА СТРОКОЙ РЕШЕНИЙ СЪЕЗДА

В целях укрепления здоровья населения и лучшего использования свободного времени совершенствовать организацию активного отдыха трудящихся.

...Развивать туризм и экскурсионное обслуживание. Продолжить строительство туристических комплексов и баз, мотелей и кемпингов. Расширить производство спортивного и туристского инвентаря.

Из «Основных направлений развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы»

Утвержденные XXV съездом КПСС «Основные направления развития народного хозяйства СССР на 1976—1980 годы» предусматривают в качестве главной задачи десятой пятилетки подъем материального и культурного уровня жизни народа на основе динамичного и пропорционального развития общественного производства и повышения его эффективности, ускорения научно-технического прогресса, роста производительности труда, всемерного улучшения качества работы во всех звеньях народного хозяйства. Намечена грандиозная программа социального развития. В одном из разделов «Основных направлений» поставлена задача совершенствовать организацию активного отдыха трудящихся, развивать туризм и экскурсионное обслуживание, продолжить строительство туристических комплексов и баз, мотелей и кемпингов, увеличить объем и виды услуг, связанных с транспортом личного пользования, расширить производство туристского инвентаря. Это свидетельсто заботы партии об укреплении здоровья и лучшем использовании свободного времени населения.

Девятая пятилетка заложила прочный фундамент для дальнейшего совершенствования туристско-экскурсионного дела в стране. Поставленная перед нами задача предоставить населению в 1975 го-

ПУТЕШЕСТВУЮЩИХ

ду услуг не менее чем на миллиард рублей выполнена. А за 1971—1975 гг. общий объем их по сравнению с восьмой пятилеткой был больше в 3,8 раза. Таким образом, сделан значительный шаг по превращению туристско-экскурсионного дела в крупную отрасль обслуживания населения.

В девятой пятилетке почти на треть увеличилось количество мест в собственных и арендованных туристских учреждениях. Введены в строй в различных районах страны туристские гостиницы и базы, кемпинги и приюты более чем на 100 тысяч мест. Это комфортабельные современные гостиницы в Риге и Вильнюсе, в Сочи и Баку, в Хабаровске и Перми, в Алма-Ате и Измаиле, в Кировске и Бендерах, в Мончегорске и Светлогорске, Виннице и Дрогобыче, Рязани и Калуге, в Брянске и Калининграде, в Сухуми и Кисловодске, Кутаиси и Сороках, Тамбове и Ленинакане, Усть-Каменогорске и Новгороде, кемпинги близ Гагр, Кутаиси, Темрюка, Самарканда, Гори, Дербента, Нальчика, Плеса и Майкопа, туристские базы в Башкирии, Омской и Ленинградской областях, на Каспийском побережье, на Украине и в Приморском крае, в Оренбургской области, Белоруссии и во многих других местах.

В 1975 году на 6362 плановых туристских маршрутах было обслужено 25,4 миллиона туристов и для 130,9 миллиона экскурсантов было предложено почти 13 тысяч разнообразных экскурсий. Кроме этого, туристские секции предприятий и организаций, районные и городские клубы туристов привлекли к регулярным занятиям самодеятельным туризмом свыше 4 миллионов человек, десятки миллионов участвовали в походах и путешествиях по 14 тысячам специально разработанных туристских самодеятельных маршрутов.

Наша страна, занимающая первое место в мире по размерам территории, обладает неограниченными туристскими возможностями. Знакомство во время походов и путешествий с природными богатствами, с памятниками истории и культуры, с революционными и боевыми реликвиями, с успехами в экономике, науке, культуре, достигнутыми под руководством Коммунистической партии, оказывает огромное влияние на советских людей, расширяя их кругозор, воспитывая любовь к Родине, верность революционным, боевым и трудовым традициям народа. Естественно, что при организации туризма особое внимание уделяется идейному содержанию походов, путешествий, экскурсий, повышению их воспитательного значения.

В десятой пятилетке получат дальнейшее развитие туристско-экскурсионные услуги для трудящихся и членов их семей. Туристские организации рассматривают как первоочередные те меры, которые решающим образом скажутся на объеме и качестве услуг, а нам предстоит увеличить их в десятой пятилетке в 1,5 раза, добиться коренного улучшения в работе, обеспечить дальнейшее повышение эффективности и идейной направленности всех туристско-экскурсионных мероприятий.

Решение этих задач опирается на развитие материальной базы туризма. Предусмотрено направить на эти цели более 475 миллионов рублей. Они рассчитаны, чтобы ввести в действие свыше 70 тысяч мест в новых туристских учреждениях. Учитывая, что наибольший эффект может дать модернизация и благоустройство существующей сети, предполагается на действующих туристских объектах построить и реконструировать 44 спальных корпуса, 194 предприятия общественного питания, 112 клубов и кинозалов, 81 библиотеку, 190 спортивных сооружений и танцевальных площадок, а также капитально отремонтировать, благоустроить и реконструировать инженерные сети, санитарно-бытовые помещения, пляжи и территории.

Как и раньше, серьезное внимание будет уделено расширению географии туризма. Наряду с развитием традиционных туристских районов (Кавказ, Черноморское побережье Грузии, Украины и Краснодарского края, Закарпатье, Крым, зоны озера Селигер и др.) намечаются дополнительно перспективные регионы.

Новые туристские маршруты пройдут по европейской части страны и Сибири, по Уралу, Дальнему Востоку. В своих планах мы учитываем рост туристских потоков в районы озер Байкал и Иссык-Куль, Каспийского побережья Дагестана и Азербайджана, на Кольский полуостров, Камчатку, по древним городам русского Севера и Средней Азии.

Одновременно большое внимание будет уделено дальнейшему развитию местного туризма, маршрутов по родному краю, созданию туристско-оздоровительных комплексов в пригородных зонах крупных городов и промышленных центров.

Если подытожить все эти направления, то можно говорить о создании стройной системы туристско-экскурсионных учреждений в стране, в основе которой лежит цель максимально удовлетворить растущие потребности населения, способствовать сохранению природы в районах, перенасыщенных ныне туристами. Разнообразие природно-климатических зон и богатство культурно-исторических достопримечательностей будут использованы в гармоническом сочетании с максимальным расширением объема туристских услуг.

В новой пятилетке дальнейшее развитие получат так называемые транспортные путешествия, которые будут проводиться практически во всех союзных республиках, краях и областях.

Мы уже говорили об эффективности. Что под этим понимается применительно к туристско-экскурсионному делу? Это сокращение межсезонного простоя, расширение вместимости круглогодичных хозяйств на основе создания сезонной сети, концентрация хозяйств в крупные однопрофильные комплексы в городах и районах. Будут разработаны специальные программы обслуживания для определенных профессиональных, социальных и возрастных групп. Намечается продолжить работу по организации специальных маршрутов — для молодежи, родителей с детьми, пожилых людей, автомобилистов и мотоциклистов.

Стремительная автомобилизация, повышение общего уровня жизни людей диктуют новый подход к организации путешествий, определяют новую структуру туристских учреждений. В связи с развитием моторизованного туризма намечается увеличение удельного веса кемпингов в строительстве туристских объектов. Принимаются меры по расширению в действующих хозяйствах мест для стоянок автомобилей, размещения палаток, по сооружению бытовых помещений, необходимых для обслуживания авто- и мотолюбителей.

Работа эта началась еще в девятой пятилетке. За 1971—1975 гг. был построен и введен в эксплуатацию 21 кемпинг на 4,6 тысячи мест, а всего в прошлом году автотуристов принимали 133 хозяйства на 19,2 тысячи мест. В этом году 146 туристских хозяйств «откроют двери» моторизованным путешественникам, а количество мест в них составит 21,7 тысячи.

В десятой пятилетке будут разработаны схемы размещения объектов обслуживания автомототуристов на территории каждого края, области, республики. Эти схемы увязываются с перспективными планами развития сети автомобильных дорог, автозаправочных станций, СТОА, предприятий общественного питания. При этом намечается получать земельные участки под строительство кемпингов и автотурбаз вблизи водоемов и лесных массивов, недалеко от источников водоснабжения и инженерных коммуникаций. Таким именно требованиям соответствуют создаваемые в настоящее время кемпинги в районах озера Севан (Армения), поселков Болта (Грузия), Нарочанка (Минская область), Савино (Новгородская область), городов Махачкала (Дагестан), Пятигорск (Ставропольский край), Вязники (Владимирская область), Рославль (Смоленская область). Ввод в эксплуатацию этих объектов даст дополнительно 2795 мест для автомобилистов. Всего же в десятой пятилетке планируется построить свыше 40 новых кемпингов.

Намечаются меры по улучшению качества обслуживания. В хозяйствах, принимающих авто- и мототуристов, предусматривается расширение санитарно-бытовых помещений, кухонь для самостоятельного приготовления пищи, мест для технического осмотра машин, сети пунктов проката инвентаря и снаряжения, создание предприятий общественного питания. Моторизованным путешественникам будут предлагать более разнообразное обслуживание, в частности комплекс услуг, включающих туристские и экскурсионные мероприятия, маршруты выходного дня по родному краю, многодневные специальные маршруты.

Осуществление намеченных мер по дальнейшему развитию, улучшению туристско-экскурсионного дела позволит в 1980 году довести объем обслуживания до 30 миллионов человек на плановых туристских маршрутах и до 150 с лишним миллионов экскурсантов. Это будет значительный вклад в дальнейшее улучшение активного отдыха советских людей, играющего немалую роль в повышении производительности труда, успешном выполнении десятого пятилетнего плана.

В. СМИРНОВ,
первый заместитель председателя Центрального совета по туризму и экскурсиям ВЦСПС

В предыдущем номере журнала была опубликована первая часть статьи, где говорилось о ряде причин падения мощности в мотоциклетных двигателях. Был, в частности, рассмотрен путь прохождения топливной смеси от бака до цилиндра. Здесь мы заканчиваем разговор на эту тему.

Почему падает мощность

Поступивший в цилиндр двигателя свежий заряд смеси сжимается движущимся вверх поршнем и поджигается электрическим разрядом, возникающим между электродами свечи. Чтобы наиболее рационально использовать нарастание давления от сгорания смеси для полезной работы, необходимо воспламенить смесь в строго определенный момент. Его находят на заводе экспериментально и указывают в инструкции.

У двухтактных двигателей момент зажигания обычно устанавливают постоянным, у четырехтактных же используют различные корректирующие устройства, чаще всего автоматические — центробежные и вакуумные, изменяющие угол опережения зажигания в зависимости от величины нагрузки и скоростного режима работы двигателя.

Раннее зажигание вызывает преждевременное нарастание давления газов в цилиндре, что не только тормозит движение вращающихся деталей двигателя, но и создает значительные соударения и хорошо различимые стуки в его деталях. Последствия этого явления губительны для двигателя — возможны разрушение подшипников, местные перегревы с расплавлением и повреждением поршня.

При позднем зажигании смесь сгорает не полностью, поэтому уменьшается количество производимой ею работы. Позднее зажигание характеризуется снижением тяговых качеств двигателя и ухудшением приемистости. Он перегревается, значительно возрастает температура деталей системы выпуска. При очень позднем зажигании смесь может догорать даже в глушителе, что сопровождается характерными «выстрелами».

Кроме правильной установки зажигания необходимо соблюсти три важных условия.

Во-первых, обеспечить требуемый зазор между электродами свечи, обусловливающий достаточные температуру искрового разряда и длину пути для соприкосновения со свежим зарядом смеси. Увеличение зазора повышает расход энергии на образование искры и снижает температуру разряда. Уменьшение зазора сокращает путь, по которому проходит разряд через горючую смесь. В обоих случаях ухудшаются условия для образования очага воспламенения горючей смеси и снижается скорость образования и распространения фронта пламени.

Во-вторых, добиться правильной установки свечи в гнезде, чтобы ее корпус не выступал и не был утоплен относительно поверхности камеры сгорания. Иначе ухудшается доступ свежего заряда смеси к свече, она перегревается и вызывает калильное зажигание. Нарушения в установке свечи наиболее часто случаются из-за отсутствия уплотнительного кольца под ней.

В-третьих, применять рекомендуемые заводом свечи, тепловая характеристика которых соответствует типу двигателя.

У двухтактного двигателя отработавшие газы из цилиндра поступают в выпускную систему через выпускное окно (его влияние на мощность мы рассмотрели раньше, в предыдущем номере журнала).

У четырехтактного двигателя отработавшие газы из цилиндра выходят через выпускной клапан. При неправильной регулировке зазора в приводе он либо не полностью закрывает выпускной канал (мал или отсутствует зазор), либо открывает выход отработавшим газам на меньшее время (зазор велик). Отсутствие зазора обычно сопровождается «выстрелами» в глушителе и вызывает появление нагара на седле клапана или даже подгорание седла и его эрозионный износ. Увеличение зазора сопровождается характерными звуками в приводе клапанов («клапаны стучат»).

Далее отработавшие газы поступают в выпускные трубы и глушители. Их «геометрию» тщательно подбирают на заводе не только из расчета лучшей очистки цилиндра от газов и низкого уровня шума, но и таким образом, чтобы увеличить количество свежей смеси, поступающей за каждый такт в цилиндр (об этом подробно рассказывалось в январском номере журнала).

Повреждения труб и глушителей, появляющиеся обычно при неаккуратном вождении мотоцикла, затрудняют выход газов, а следовательно, и очистку цилиндра для поступления свежего заряда. То же происходит при чрезмерном загрязнении узлов выпускной системы продуктами сгорания, особенно у двухтактных двигателей. Так, у «ИЖ—Планеты» после 30 тысяч километров пробега замена старого глушителя новым и чистым дала прирост скорости более чем на 15%. Чтобы облегчить очистку глушителя, большинство заводов, выпускающих мотоциклы с двухтактными двигателями, делает глушители разборными.

Нередко молодые мотоциклисты в погоне за лучшей приемистостью и большей скоростью вынимают из глушителей часть «начинки». Из-за этого как раз и нарушается их «настройка», а эффект получается только кажущийся: мотоциклисты воспринимают резкое нарастание шумов за свидетельство «повысившихся» динамических качеств. Ошибочность такого представления точно подтверждена специалистами, которые проверяли результаты подобных «экспериментов». Скорость и приемистость увеличивались лишь у тех машин, где переделке подвергались забитые нагаром глушители. Шум и расход топлива во всех случаях были значительно выше нормы.

Отрицательный результат дает и применение глушителей от чужих моделей мотоциклов.

В двухцилиндровых двигателях для достижения наибольшей мощности необходимо обеспечить нормальную и согласованную работу обоих цилиндров (так называемую синхронность).

В четырехтактных двигателях мотоциклов «Днепр» и «Урал» синхронность работы регулируют после проверки зазоров в клапанном механизме, в прерывателе и между электродами свечей, угла опережения зажигания, системы холостого хода обоих карбюраторов.

Сначала обеспечивают одинаковый подъем дроссельных золотников в карбюраторах. Этого, однако, в большинстве случаев недостаточно, так как практически невозможно изготовить два совершенно одинаковых цилиндра, поршня, карбюратора и т. п., и тем более нельзя добиться, чтобы одинаковые детали встретились в одном двигателе. Поэтому синхронность проверяют на работающем двигателе, отключая поочередно свечи каждого цилиндра и сопоставляя частоту вспышек в цилиндрах. Опытные механики выполняют эту операцию на слух. Самой же доступной и наглядной является проверка при помощи спидометра. Мотоцикл ставят на центральную подставку, чтобы заднее колесо не касалось земли. Пускают и прогревают двигатель, включают передачу, снимают колпачок свечи любого цилиндра и регулируют карбюратор так, чтобы обороты двигателя соответствовали скорости 30—40 км/час по спидометру. Чтобы не «пробило» катушку зажигания, когда сняты колпачки свечей, провода высокого напряжения следует замыкать на «массу». После этого надевают на свечу колпачок, снимают колпачок свечи другого цилиндра и, регулируя упор троса, приводящего дроссель, доводят обороты до того же показания спидометра. При этом необходимо обеспечить зазор 2—3 мм между оболочками тросов и упорами, когда дроссели полностью опущены. Это гарантирует сохранение регулировки холостого хода.

В двухтактных двигателях мотоциклов «ИЖ—Юпитер-2» и «ИЖ—Юпитер-3», снабженных карбюраторами типа К—36, применен регулятор распределения смеси по цилиндрам. Он выполнен в виде шайбы с язычком, установленной между карбюратором и впускным патрубком. При повороте рычажка регулятора вправо (по ходу мотоцикла) обогащается смесь для правого цилиндра, влево — для левого.

Синхронность работы цилиндров проверяют в движении на первой и второй передачах на каждом из цилиндров (с отключением поочередно колпачков свечей). Свидетельство синхронности — одно и то же показание спидометра в обоих случаях при одинаковом повороте ручки «газа».

Мы рассмотрели практически все причины падения мощности. Чтобы быстрее найти и устранить их, следует учитывать признаки, характерные для той или иной неисправности.

А. ЮДИН,
инженер

Спасибо за «Электрон»!

Эти два письма пришли в редакцию одновременно. Их авторы — студент из Свердловска С. Белкин и рабочий из Гурьева А. Бакалдин — делятся мнениями о мотороллере «Вятка—3-электрон». «Обидно видеть, — пишет свердловчанин, — что многие мотолюбители совершенно необоснованно относятся к мотороллерам как к игрушке». «Хочется от всей души поблагодарить работников вятско-полянского завода, — поддерживает его А. Бакалдин, — за созданную ими модель «Электрон» и пожелать дальнейших творческих успехов».

Учитывая и другие многочисленные отзывы владельцев мотороллеров «Вятка—3-электрон», в общем положительно оценивающих эту модель, предлагаем вниманию читателей сообщения об эксплуатации машины при коротких поездках и в дальнем путешествии.

До мая 1975 года я на мотоцикле даже не сидел. Из всего двухколесного транспорта более или менее управлял только велосипедом. Но вот попал мне в руки журнал «За рулем» № 1 за 1975 год. А там статья «Вятка—3-электрон».

Прочел. И стал копить деньги. Известно, у студентов лишнего рубля не бывает. Но мотороллер доступен и для нас. Применение электронного зажигания снизило цену на 30 рублей по сравнению со старой моделью. И заводится «Электрон» просто безотказно. Повысилась мощность. Бензина машина расходует на удивление мало. Согласно инструкции — 2,9 л/100 км, а практически очень часто выходит и того меньше. Все благодаря электронному зажиганию.

Но это я узнал уже после. А купил мотороллер в мае. Вывел его из магазина. Заправил. Завел. Мотор работал как часы.

Навыками вождения я овладел очень быстро: сам мотороллер помог в этом. Удобная посадка позволяет внимательно наблюдать за дорогой, не напрягаясь и не уставая. А очень низкий центр тяжести (у мотороллера двигатель ведь расположен гораздо ниже, чем у мотоцикла) делает машину устойчивой и достаточно маневренной. Знаменитые «восьмерки» на экзамене в ГАИ «крутить» на «Электроне» одно удовольствие. Благодаря тому, что колеса невелики, не надо прилагать к рулю больших усилий при маневрировании на высоких скоростях. Я не случайно говорю о высоких, ибо на хорошей автостраде скорость 80—85 км/час (где это разрешено) вполне реальная величина.

Главное достоинство мотороллера я проверил на себе, когда в ненастную погоду приезжал в институт в чистом костюме. Каким бы ни был мокрым асфальт, на тебя не попадет ни капли брызг из-под колес. Вот тут-то по-настоящему оценишь строку из инструкции: «Мотороллер очень удобен для деловых и прогулочных поездок».

Пришел выходной. Кто куда, а я на мотороллер — и в лес. Конечно, по сравнению с автомобилем мало комфорта. Но зато березовую рощу видишь не через пыльное стекло, и пахнет не раскаленным металлом и синтетикой, а душистой хвоей и нагретой солнцем травой...

А как хорошо ездить по ягоды! И нет необходимости оставлять свою машину у обочины. Прибавил «газу» — и в лес (если не запрещено). Переезжаешь от одной поляны к другой, а корзина все полнее. Ничего удивительного — ведь принудительное охлаждение «Электрона» позволяет долгое время двигаться на низших передачах, не опасаясь перегреть двигатель. А в лесу только это и нужно.

В общем, я думаю, совершенно напрасно бытует мнение о том, что на мотороллере нельзя совершать туристские поездки из-за его низкой проходимости. Ведь он не пройдет только по колее грузовой машины на проселочной дороге. А луг, подсохший «грейдер», лесная почва, густо усыпанная хвоей, — прекрасная дорога для «Электрона».

Попутно хочется сказать, что, если бы в продаже имелись шины не только с гладким, «асфальтовым» протектором, но и с рисунком повышенной проходимости, приверженцы мотороллеров были бы только благодарны. Отрадно отметить, что с обычными покрышками, как и вообще с запчастями, по крайней мере по моему опыту, дело обстоит хорошо. Практически в любом специальном магазине можно купить нужную деталь. И стоит она, как правило, недорого. Это, безусловно, один из привлекательных моментов.

Есть у моего «друга» и слабые места. А виноваты в них производственники. Низко качество покраски. Даже с новой машины эмаль отваливается кусками. Создается такое впечатление, что краска положена на металл без соответствующей подготовки.

Некоторые знакомые мотолюбители жалуются на плохую изоляцию электропроводки. Недостаточна прочность шпилек, на которых крепятся генератор и болты заднего колеса. И те и другие иногда срезаются. Вот, пожалуй, и все основные недостатки. Думаю, что устранить их легко.

Наступил летний сезон. С моей точки зрения правильнее будет назвать его мотосезоном. Перед многими встанет вопрос, какую двухколесную машину приобрести. Я скажу: замечательный мотороллер выпускает вятско-полянский завод. Покупайте «Электрон», не пожалеете!

С. БЕЛКИН

г. Свердловск

Весной прошлого года я приобрел мотороллер «Электрон». На нем мне удалось совершить увлекательную, как и обещала инструкция, туристскую поездку по территории шести республик.

Пробег протяженностью 10 тысяч километров был посвящен 30-летию Победы над фашистской Германией, маршрут пролегал по местам боевой славы.

Мой «Электрон», прямо скажем, не «чихнул» ни разу, только пищу (бензин с маслицем) подавай ему вовремя. А расходовал он ее удивительно экономно.

В период подготовки нас с товарищем (он ехал на мотороллере «Турист») многое беспокоило. Во-первых, какой оптимальный для обеих машин выбрать режим движения — ведь они разного класса; во-вторых, мы не нашли некоторых запасных частей; в-третьих, беспокоились, как проявят себя изменения, которые я сделал на своем «Электроне» (о них расскажу ниже). Не было у нас уверенности, что машины с довольно большим багажом, по 50 кг на каждой, смогут нормально работать в разных климатических условиях — в Прибалтике ожидались частые дожди, а в Казахстане очень жаркий и сухой воздух. Особую заботу вызывала электроника моего мотороллера, о которой толком еще ничего не знали.

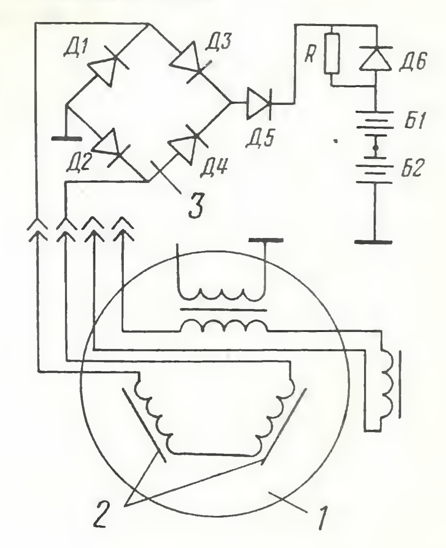
Все наши тревоги оказались напрасными. Никакого ремонта делать не пришлось. Мне кажется, что после небольшой работы по улучшению некоторых узлов мотороллера его смело можно аттестовать на Знак качества.

Теперь о собственных переделках. Для упрочнения багажника, которому пришлось нести большой груз, я окантовал его снизу стальной трубкой диаметром 10 мм.

Чтобы задняя цепь меньше изнашивалась, уплотнил крышки кожуха резиновыми прокладками и залил в него 250 см³ гипоидной смазки. Работая в герметичной масляной ванне, цепь практически не изнашивается, так как не подвергается абразивному износу и всегда отлично смазана. В этом я убедился еще на предыдущей моей «Вятке», где за пять лет после 49 тысяч километров пробега цепь еще оставалась вполне пригодной для дальнейшей работы. Поскольку нам предстояло много ездить по городам и оживленным дорогам не только днем, но и в темное время суток, я решил усилить свет указателей поворота, стоп-сигнала и фары, а также громкость звукового сигнала, переведя их на питание постоянным током напряжением 12 вольт. Для этого установил вторую батарею и собрал выпрямитель на диодах, как показано на схеме. Реле указателей поворота — РС-57В и звуковой сигнал заимствовал у «Туриста». Все лампы поставил 12-вольтовые: в фару 21+50 св, в фонари указателей поворота — 21 св сзади и 6 св впереди. Все остальное, включая, конечно, систему зажигания, оставил без изменения. Тем, кто заинтересуется переделкой, готов сообщить подробности и даю свой адрес: 465016, г. Гурьев, ул. Ленина, 138, кв. 34.

г. Гурьев **А. БАКАЛДИН**

Схема переделки системы освещения на 12 вольт: 1 — генератор; 2 — катушки освещения; 3 — выпрямитель. $Д_1$ — $Д_6$ — диоды Д-246; R — резистор 3 ома; $Б_1$ и $Б_2$ — штатная и дополнительная батареи.





Когда решают секунды

Заметки участника зимнего командного автомобильного ралли на Кубок СССР

Стартуем в сумерках с вильнюсского стадиона «Жальгирис». На трибунах тысячи болельщиков — любителей автомобильного спорта. Зимнее командное ралли проводится в нашей стране с 1959 года. Теперь в нем разыгрывается Кубок СССР. И по числу зрителей, и по количеству участвующих команд видно, что популярность этих соревнований все время растет: в первых ралли стартовало девять команд, теперь их 41.

Менялось название соревнований, но суть их осталась прежней. Три экипажа, составляющие команду, идут по трассе друг за другом, готовые в любую минуту прийти на помощь товарищам. Состав нашей литовской команды необычен: впереди Стасис Брундза с напарником Арвидасом Гирдаускасом, замыкают Каститис Гирдаускас — Ионас Сагатаускас, а посредине — молодой водитель Вилюс Рожукас и я. Два экипажа выступают на ВАЗ—2103, мы — на ВАЗ—21011. Что греха таить — наши «звезды» Брундза и братья Гирдаускасы переживают больше всего за нас, не без основания опасаясь, что мы не выдержим задаваемого ими темпа. Ведь Вилюс впервые участвует в зимних ралли и только четыре года назад научился водить автомобиль.

Правда, в летних соревнованиях он несколько раз выступил успешно и выполнил даже норматив кандидата в мастера спорта. Но зимние дороги требуют зачастую совершенно иных навыков и приемов скоростного вождения автомобиля.

За несколько дней до старта, получив маршрутную схему трассы, мы успели проехать наиболее интересные и опасные ее участки, составили дорожную легенду и скоростные стенограммы. Уже несколько лет скоростные участки проходим «вслепую» — штурман читает водителю стенограмму, а водитель выполняет все команды. Здесь нужно полное доверие, отточенное мастерство, исключающие малейшую ошибку. Иначе не миновать досрочного финиша в кювете или в лесу. Получается что-то вроде слепого полета, при котором пилот должен забыть об эмоциях и полностью довериться приборам. В автомобильном экипаже их функции выполняет второй водитель — штурман... Сегодня эта роль доверена мне. В руках у меня легенда трассы, в которой на 23 листах условными знаками отмечены 1625 километров. Для их прохождения нам отпущены две ночи и один день. Есть также объемистый журнал. Его 66 листов — это застенографированная характеристика 130 километров скоростных состязаний.

Трасса разбита на три круга. Все они начинаются и заканчиваются в Вильнюсе. В каждом по несколько дополнительных состязаний: слаломов, кольцевых гонок на льду и ипподромах, дорожных гонок. С трассой дорожных соревнований участники ознакомились заранее, и все, естественно, понимают, что победит тот, кто затратит минимум секунд на прохождение двадцати двух «допов». Между кругами предусмотрены перерывы, всего около 8 часов. Одни в это время смогут отдохнуть, другим придется ремонтировать автомобили, как это было полгода назад у нас со Стасисом Брундзой, когда пришлось заменять вкладыши коленчатого вала и масляный насос, но все же удалось стать чемпионами Спартакиады страны.

Погода — как по заказу. Днем была оттепель, а к вечеру вызвездило, легкий морозец. Сразу же после старта — два круга по ледяной дорожке стадиона; несколько флажков следует объехать поочередно с разных сторон. Это состязание — в основном «работа на публику», и мы уверены, что оно не особенно повлияет на конечный результат. Но, как выяснилось позже, ошиблись. Оттренированные на скоростных участках проселочных дорог, где стрелка спидометра порой «ложится», а мотор ревет, надрываясь, и где разница в результатах между лидирующими командами одна-две секунды, на глади льда многие асы оказываются беспомощными. Со стороны кажется, что автомобиль стал неуправляемым, выходит из подчинения даже маститого мастера. Здесь обычные приемы вождения не годятся: стоит резко прибавить «газ» — и автомобиль разворачивается, притормозить — снова занос. На льду быстро с места не тронешься. На первом испытании мы затратили больше времени, чем ожидали. А в ралли дорога каждая секунда. В ходе дорожных соревнований любая минута отклонения от заданного графика оборачивается на пунктах контроля времени 60 штрафными очками. Кроме КВ обозначенных (а их более 28) могут встретиться пункты внезапного контроля, которые организаторы вправе установить на любом участке. Сюда нельзя прибывать раньше расчетного времени. Поэтому приходится выдерживать режим, колеблющийся на разных этапах от 50 до 83 км/час. Разумеется, в дорожных соревнованиях мы обязаны соблюдать правила движения, проходить всю дистанцию в ремнях безопасности, а скоростные состязания и «спецэтапы» (так раллисты называют участки, где средняя скорость более 80 км/час) — в шлемах.

Позади остались улицы Вильнюса. На лесных дорогах — ледяной панцирь, а кое-где укатанный снег. Иногда в кустах видим косуль и лосей, для которых заботливые руки расставили кор-

Резервы есть

Двигатели могут быть мощнее

С каждым годом растет количество автомобильных соревнований, а вместе с этим — и автомобилей, участвующих в них. Усложняются условия проведения соревнований — в ралли включается все больше скоростных участков, кольцевые гонки проходят по трассам с более трудной конфигурацией. Совершенно очевидно, что достижение высоких спортивных результатов, обеспечение безопасности немыслимо сейчас без дальнейшего совершенствования технической подготовки автомобилей.

Технические требования к спортивным автомобилям за последние три года, по существу, не менялись. В них делали лишь некоторые поправки, дополнения. Таким образом, спортсмены имели возможность полностью освоить изменения, которые разрешалось вносить в автомобили для улучшения их ходовых качеств. Необходимо, однако, признать, что эти возможности использовались далеко не в полном объеме, особенно если говорить об автомобилях группы 2, в которых допускаются значительные конструктивные изменения.

Прежде всего это касается форсировки двигателей «москвичей» и «жигулей». Ведь отсутствие систематических экспериментальных исследований до сих пор не дает возможности определить оптимальные параметры систем газораспределения и выпуска, от которых в первую очередь зависит повышение мощности двигателей. Общепринятые способы форсировки увеличением степени сжатия и установкой нескольких карбюраторов в лучшем случае позволяют использовать имеющиеся мощностные резервы лишь процентов на тридцать. Недостаточно еще изучен и подбор наиболее выгодных передаточных чисел в коробке передач и главной передаче как для скоростных соревнований, так и для ралли.

Большое значение в соревнованиях имеет, как известно, снижение веса и повышение устойчивости автомобиля. Между тем и здесь резервы далеко еще не использованы. Чаще всего спортсмены снимают коврики, подушки и спин-

мушки с сеном. Кроме всего прочего, люблю ралли за то, что хоть на несколько часов удается приблизиться к природе. Все три круга выбраны неподалеку от Вильнюса: так и судейство легче организовать, и механикам удобнее, и информация о результатах поступает быстрее.

Памятуя о том, что выступаем дома (а тут, как говорится, и стены должны помогать), едем довольно уверенно: всего лишь полгода назад четверо из нас стали на этих дорогах чемпионами Спартакиады и страны. Доверившись головному экипажу, расслабляемся, беседуем с Вилюсом и... проскакиваем нужный поворот. Спохватившись, разворачиваемся, возвращаемся (уже в темпе!) на 6 километров. Нет худа без добра: за поворотом «секретка»—пункт внезапного контроля времени. Опаздываем. Правда, здесь опоздание не штрафуется, но появляется опасность не успеть вовремя на следующий, основной пункт контроля времени. А до него еще два скоростных участка. Пройти их нужно очень хорошо, плотно; если на слаломах и кольцевых гонках результат команды подсчитывается как сумма времени трех ее экипажей, то здесь секундомер пускается со стартом первого автомобиля, а останавливается после пересечения линии финиша последним.

И так километры за километрами, гонки за гонками. К утру убеждаюсь, что с Вилюсом ехать легко и даже приятно. Он прекрасно чувствует автомобиль и дорогу, за короткое время успел научиться многому, другим для этого требуются месяцы, а то и годы. Нас встречают механики, корректируем давление в шинах, устраняем мелкие дефекты — и к утру мы в Вильнюсе. Назначенный тренером нашей команды чемпион страны мастер спорта Викис Олека сообщает предварительные результаты: по первому кругу мы — лидеры, но нам буквально «наступают на пятки» эстонская команда «Сыпрус», рижане и команда АЗЛК. Не могу не отвлечься и не отметить исключительной собранности, заботливости и вездесущности их тренеров Александра Карамышева и Виктора Щавелева. Просто непостижимо, как они успевают встретить своих ребят именно там, где нужно, и тогда, когда нужно.

Через полтора часа уже засветлело, стартуем на второй круг и к вечеру его заканчиваем, увеличив отрыв от преследующих нас москвичей, рижан и ижевцев. «Сыпрусу» не везет: у одного из автомобилей неисправность в двигателе.

На третий круг (500 километров) стартуем в полночь. Он самый тяжелый. Сложные, извилистые дороги, гололед, высокие скорости. Тут уж не до сна и не до посторонних разговоров. Доверие доверием, но после того, как на первом круге наш головной экипаж прозевал поворот, регулярно слежу за правильностью прохождения трассы, за соблюдением скоростного режима. Тут и там горят костры, болельщикам холодно, но даже ночью они наблюдают за ходом гонки.

...После финиша все как обычно. Проходим заключительный техосмотр: полагается не только стартовать, но и финишировать на исправных автомобилях. (Кроме того, в этом ралли они должны быть стандартными.) Спать бы гонщикам теперь, да разве уснешь, когда идут бесконечные разговоры о КВ, поворотах, карбюраторах...

На следующий день торжественное закрытие соревнований. В третий раз переходящий приз вручается команде Литвы, которую представляли спортсмены республиканского спортивно-технического клуба ДОСААФ Вильнюса. Второе место заняли гонщики АЗЛК, третье — Ижевска. Четвертое и пятое места заняли обе команды таллинского «Сыпруса». Это делает им честь.

В этих зимних ралли места в республиканском зачете определялись по сумме результатов двух лучших команд. В итоге на первом месте — Эстонская ССР, на втором — Москва и на третьем — Литовская ССР.

И вот теперь, когда все позади, хочется сказать о том, какими ралли были и какими они стали за минувшие 17 лет. Выросли скорости, что объясняется мастерством гонщиков и, безусловно, прогрессом нашего автомобилестроения. Это отрадно.

Неузнаваемо изменился характер работы штурмана. Сегодня его дело — скрупулезно точно записать и продиктовать легенду и скоростную стенограмму. Это особый дар и специальная тренированность. Но вот картой практически уже и не надо уметь пользоваться, как и ориентироваться на местности и выполнять сложные расчеты.

Сложилась четкая и узкая специализация внутри экипажа: один — водитель, другой — штурман. И если раньше каждый должен был уметь и хорошо водить автомобиль, и ориентироваться на местности, и производить штурманские расчеты (были даже участки и упражнения, которые члены экипажа проходили по отдельности), то сегодня в такой универсальности нет необходимости. И это уже, на мой взгляд, не очень отрадно. Мне могут, конечно, возразить: мол, это общая тенденция международных ралли. Правильно, но нельзя забывать и явное прикладное значение, в том числе военно-прикладное значение всех наших автомобильных соревнований. Представляется, если ты автомобилист, то должен уметь провести по заданному маршруту и графику колонну, а потребуется — преодолеть тяжелый участок, развить большую скорость. Может быть, следует подумать о том, чтобы задачи ралли оперативно изменять по радио в ходе соревнований. Это приучит спортсменов пользоваться рациями и быстро принимать решения.

Хочется еще сказать о роли автозаводов. Незаслуженно и безвременно сошли со спортивной арены «запорожцы». А ведь можно было бы при желании сохранить этот класс для внутрисоюзных соревнований. Не могу объяснить себе неудачи ГАЗа и ВАЗа, команды которых выступили в минувших ралли явно ниже своих возможностей: горьковчане сошли со второго круга, а тольяттинцы довольствовались десятым местом. Сдали свои некогда прочные позиции ленинградцы, да и нам, литовским гонщикам, похвастаться особенно нечем, хотя наша первая команда завоевала кубок. Выступало-то ведь от республики семь команд, две из которых в прошлом были сильнейшими в первенстве страны.

Л. ШУВАЛОВ,
мастер спорта

г. Вильнюс

ки заднего сиденья, приборы системы отопления. Но этим ведь возможности, предоставляемые техническими требованиями, не исчерпываются. Первостепенную роль здесь играет снижение веса дисков колес, достигаемое изготовлением их из более легких и прочных материалов, а также элементов подвески (рессоры, пружины). Выгадать можно и при установке новых передних сидений, тип и конструкция которых не ограничиваются. Хотим обратить внимание: снимать буфера разрешается теперь только в соревнованиях, которые проводятся на закрытых трассах.

Особо следует остановиться на работах, направленных на повышение устойчивости и управляемости автомобиля. Для группы 2 некоторые возможности открывает разрешение увеличивать ширину колеи при изменении дисков колес. Но этого нельзя достигать посредством проставок, которые вызывают смещение средней плоскости колеса (к чему прибегают иногда некоторые спортсмены). Напомним, для повышения устойчивости машины важно увеличить полную ширину колеи, то есть расстояние между наружными плоскостями колес, а это как раз и дают более широкие диски. Различные же проставки увеличивают усилия на поперечные рычаги подвески и ухудшают управляемость автомобиля.

Для группы 1 некоторое улучшение устойчивости может обеспечить разрешенное теперь применение на автомобилях ВАЗ—2101 и ВАЗ—21011 дисков колес от автомобиля ВАЗ—2103.

Еще о некоторых дополнениях, внесенных в технические требования. Сейчас разрешается не только установка любых контрольно-измерительных и штурманских приборов, но и переделка всего щитка. Автомобили ВАЗ—2101 и ВАЗ—21011 рассматриваются как машины разных модификаций, но не как разные модели.

Спортсменам надо знать и следующее. Нередко приходится встречаться с такими фактами, когда дуги безопасности крепятся не в соответствии с установленными способами, а без усилительных пластин и угольников. При этом они, конечно, не могут выполнить своей защитной роли.

Ремни безопасности полагается применять только промышленного производства, никакие кустарные варианты не допускаются. Не разрешается также произвольное изменение рисунка протектора шин.

А. САБИНИН,
председатель технической комиссии
ФАС СССР

ПАРТОРГ СБОРНОЙ



Он выступал вместе с шестикратным чемпионом мира шведом О. Фундином. Его соперниками были Г. Плешаков, В. Нерытов, Л. Дробязко, Ф. Шайнуров, И. Плеханов — пионеры советского спидвея, давно оставившие гаревую дорожку. А он по-прежнему не собирается складывать спортивные доспехи. Более того, 37-летний капитан и парторг сборной в прошлом году показал лучшие результаты среди советских гонщиков в личном чемпионате мира и привел нашу команду к серебряным наградам.

Имя этого спортсмена — Виктор Трофимов. Он мастер спорта международного класса. Живет и работает в городе Ровно.

Начало

В тот год весна в Узбекистане выдалась ранняя, жаркая, и поля на окраине Алмалыка напоминали нарядный зеленый ковер. По утрам сильнейшие «гаревики», участники тренировочного сбора, урывали время, чтобы позагорать под лучами ласкового южного солнца. В одну из таких пауз Виктор Трофимов и поведал мне о том, как пришел в спидвей.

Маршруты первых показательных соревнований на гаревой дорожке пролегали через Москву, Уфу, Майкоп и Ровно. Не было тогда чемпионатов страны, но трибуны стадионов не пустовали — с первых же шагов спидвей завоевал сердца многих тысяч любителей гонок. Однажды оказался среди них и Виктор Трофимов. Было это в 1958 году, когда автомотоклуб ДОСААФ города Ровно устроил товарищескую встречу.

«Сколько времени прошло, а до сих пор отлично помню тот день. Гонки поразили меня так, как не поражали никакие другие спортивные зрелища. Может в это и не поверят, но именно здесь, на трибуне, я решил: во что бы то ни стало буду «гаревиком».

Виктора Трофимова, как и всех желающих, приняли на курсы в автомотоклуб и после обучения выдали права мотоциклиста. Не отказали и в просьбе зачислить кандидатом в мотоспортсмены. И тут началось самое трудное: машину ему упорно не доверяли. Ну хоть бы раз попробовать — так нет же. С техникой тогда было туго, каждый мотоцикл — на вес золота, и тренер Анатолий Григорьевич Гичка не спешил. А Виктор твердил одно: дайте машину.

«Так летели дни за днями, и дальше обещаний дело не шло. Тогда я решился. Шла обычная тренировка. Один из местных «гаревиков» Савойский ездил по треку, а остальные вместе с тренером наблюдали за ним. Но вот Борис после очередного круга сбавил скорость, свернул с дорожки и, оставив мотоцикл в центре футбольного поля, направился к нам. Случай, не воспользоваться которым я просто не мог. Через несколько секунд был уже возле машины. Стараясь не привлекать внимания, спокойно заправил брюки в носки, козырек кепки передвинул на затылок. Двигатель завелся легко. Вот он долгожданный миг: выжато сцепление, «газ», и... мотоцикл, задрав переднее колесо, потащил меня по полю. Страха не было, только обида, что я вот так, неумело, на глазах тренера и товарищей принял первый старт. Кое-как обуздал машину и выехал на дорожку. Назад не оглядывался, спиной чувствовал, что ко мне бегут. Дальше я вроде бы знал, что делать, но рука инстинктивно сбросила «газ». И сразу забор, словно магнит, потащил мотоцикл к себе.

— Если едешь на забор, — вспомнил я слова тренера, — открывай ручку «газа», а руль выворачивай вправо.

В последний момент удалось увернуться от удара. Но на следующем повороте все вновь повторилось. На дорожку уже выбежали все, кто был на тренировке, жестами требуя, чтобы я остановился. Ну уж нет, решил я, пока есть в баке метанол, с машины не сойду. Слишком долго ждал я этого.

Мой первый самостоятельный выезд кончился тем, что, остановив мотоцикл и заглушив по всем правилам двигатель, я перелез через забор и убежал с трека.

В команду решил не возвращаться. Нет, не боялся наказания, просто был уверен: после этого случая машину не дадут.

Дня через два товарищи сказали, что тренер просил меня зайти на трек. Не поверил. А вскоре Анатолий Григорьевич сам заглянул на металлозавод (работал я тогда там электроперемотчиком) и как ни в чем не бывало спросил:

— Ты чего, струсил? Спидвея испугался? Приходи — дам машину.

Потом события развивались как в сказке. Гичка привел меня в бокс и, показав на две развалюхи, сказал:

— Бери — оба твои — и кроссовый и гаревый. Но только сначала ИЖа для кросса подготовь.

С того дня я стал полноправным членом команды».

Что ж, любители мотоспорта, наверно, должны быть благодарны тренеру, который в своенравном пареньке разглядел будущего классного гонщика.

Вскоре у Виктора Трофимова состоялось сразу два дебюта. Сначала он выехал на кроссовые соревнования в Тернополь и занял седьмое место. А потом...

Ровенский трек вновь готовился принять сильнейших «гаревиков». И тут, как назло, в команде хозяев потеря — у Ивана Хорвата работы по горло — не до гонок. Кем его заменить? Трофимовым? Так он и тренировался-то всего несколько раз. Выхода не было, и Виктора для кворума включили в число участников.

«Желания, напора у меня было хоть отбавляй, а мастерства как у приготовишки. Но очки набирал и даже попал в финал (заезды тогда проводились по сложной системе — сначала отборочные, а затем четверка сильнейших разыгрывала призовые места). И вот я на старте вместе с Дробязко, Виктором Кузнецовым и Нерытовым. Такая меня гордость одолела, что два круга даже лидировал. Потом, когда со мной поровнялся Дробязко, я умудрился угодить подножкой в заднее колесо его мотоцикла. Спицы навылет. Думал, накажут, но обошлось. А финишировал третьим. Так начался для меня спидвей».

Встреча у телеэкрана

Поклонникам спидвея в минувшем году повезло. Центральное телевидение показало в записи несколько заключительных поединков в личном и командном чемпионатах мира.

...Быдгощ, европейский финал. Телекомментатор называет знакомые фамилии наших гонщиков — братья Владимир и Валерий Гордеевы, Виктор Калмыков. Но что это? На дорожку выезжает Трофимов? Как он очутился здесь? Всего неделю назад врачи констатировали: перелом ребра. Но это не

ошибка. Трофимова на дорожке не спутаешь ни с кем другим. Трофимовская посадка. Трофимовская тактика. Трофимовская жажда борьбы до последней возможности, до последней секунды. Да, выступал Виктор так, словно и не было недавней травмы. Даже неудача в первом заезде не поколебала его шансов пробиться в восьмерку сильнейших, которые получают право стартовать в мировом финале.

А потом любители спидвея узнали, что капитан сборной СССР на стадионе «Уэмбли» в Лондоне заслужил самые горячие овации английских болельщиков, которые обычно очень скупы на выражения восторга в адрес зарубежных мотоциклистов. Героем «Уэмбли» назвали тогда корреспонденты Виктора Трофимова, хотя он и занял место в середине таблицы. Просто не было равных ему по храбрости, энергии, решительности. И на командном финале Трофимов задал тон, выиграв первый заезд у самых титулованных соперников, и наши ребята вернули себе вице-чемпионское звание.

Не раз и не два выручал Трофимов сборную команду. Выручал, когда помощи от него и не ждали. Уфа, четвертьфинальные соревнования командного чемпионата мира. За две путевки в полуфинал сражаются советские, польские и чехословацкие «гаревики». Остаются две заключительные серии заездов, а наши спортсмены на третьем месте. Тренеры подбадривают ребят, но те нервничают, допускают на дорожке элементарные ошибки. Рядом Виктор Трофимов, он запасной—еще не зажила нога. Ох, как нужен сейчас этот гонщик. Ведь Виктор — типичный командный боец, выступает тем лучше, чем труднее товарищам. Может проиграть личную гонку, но в командной просто незаменим. Трофимов сам подошел к тренерам и попросил выпустить его в оставшихся двух заездах. Концовку соревнований помнят все, кто был тогда на уфимском треке. Наша команда сделала, казалось, невозможное. И победные очки привез на финиш Виктор Трофимов.

Восемнадцать лет в спидвее

В условленный день с Трофимовым встретиться не удалось. Прилетев в Ровно, я узнал, что он как член президиума областного комитета ДОСААФ уехал в колхоз на совещание председателей первичных организаций Общества. Утром Виктор позвонил. И вот мы сидим в его квартире. Кубки, медали... Их много, очень много. Они хранят память о выступлениях Трофимова почти во всех странах Европы. Не исключено, что эта коллекция вскоре пополнится новыми трофеями. Дочь Татьяна, 16-летняя школьница, делает успехи в баскетболе, а 14-летний Володя пошел по стопам отца — он дважды бронзовый призер чемпионатов Украины по мотокроссу среди мальчиков.

Наш разговор, естественно, вновь заходит о минувшем спортивном сезоне. Историю о том, как Виктор оказался среди участников европейского финала в Быдгоще, я узнал от главного тренера сборной Геннадия Петровича Фомина. На соревнования Виктора взяли скорее всего для поддержки команды. А на тренировке он подошел к тренеру и предложил:

— Дайте мне проехать вместе со всеми. Кто будет лучше, того завтра и поставьте.

После прикидочных заездов сомнений у Геннадия Петровича не было — Трофимов показал самые быстрые секунды.

А сейчас рассказывает Виктор:

— Конечно, я мог и не выступать. Травма есть травма. Но ведь нам не безразлично, сколько наших попадет в мировой финал. Ехать было трудно, приходилось обе ноги все время держать на подножках — даже в поворотах, а это не плюс в гаревых гонках. Вообще-то я не ставил перед собой задачу победить — главное быть в восьмерке, но вполне мог оказаться и призером. Судья признал меня виновным в падении норвежца, и в первом же заезде я оказался без верных двух очков. Но главное было достигнуто — пробился в финал.

Это один из эпизодов восемнадцатилетней спортивной биографии Виктора Трофимова. И тоже эпизоды — четыре серебряных и три бронзовых медали, привезенные с командных первенств мира, золотая медаль чемпиона страны и IV Спартакиады народов СССР 1967 года, две бронзовые за выступления во всесоюзных первенствах, Почетная грамота Президиума Верховного Совета Украины за спортивные достижения.

Восемнадцать лет, из них четырнадцать в сборной команде. Не хватит ли?

— Из спорта уходят по-разному, — говорит Трофимов. — Одни в зените славы, непобежденными чемпионами. Это считается красиво. Другие — потому что достигли какого-то предела, дальше которого шагнуть не в силах. У меня же нет ни первой, ни второй причин. Чувствую, что могу ехать лучше.

Виктор умалчивает еще об одной причине. Не меньше, чем сборной, он нужен здесь, в Ровно, родной его команде «Радуга» — одному из старейших в нашей стране спортивных коллективов мотоспортсменов. В том, что «Радуга» дала нашему спидвею ряд известных гонщиков, есть, безусловно, доля труда и Виктора Трофимова. В свое время рядом с ним шлифовали мастерство Евгений Михель, Борис Горка, Виталий Шила, Константин Кришталь, сейчас покинувшие гаревый трек, но не расставшиеся со спортом. Теперь тренируются Григорий Хлыновский — один из лидеров сборной и включенные в нее Владимир Рожанчук и младший брат Хлыновского Павел. Каждый из них что-то перенял от Трофимова.

Спидвей в Ровно давно один из любимейших видов спорта. Команда все время под пристальным вниманием обкома ДОСААФ и областной федерации мотоспорта, заместителем председателя которой является студент пятого курса ровенского института инженеров водного хозяйства коммунист Виктор Трофимов. Он возглавляет комиссию пропаганды. Встречи со школьниками, учащимися техникумов, военнослужащими — это тоже его жизнь в спидвее. И нет ничего приятнее для Виктора, чем видеть неподдельный интерес слушателей, желание приобщиться к спорту. Значит, спидвей приобрел новых поклонников, значит, есть надежда, что в «Радугу» придет пополнение, чтобы вместе с ветеранами приумножать славу родного клуба, родного города.

Б. ЛОГИНОВ

По письму приняты меры

Читателей продолжает интересовать тема автосервиса. Свидетельство тому — редакционная почта. И большая часть ее, к сожалению, жалобы.

Так, о недобросовестном обслуживании на местной СТО № 8 нам сообщил житель г. Пушкина (Ленинградская область) Ю. М. Смолов. Не все еще ладно и на симферопольской СТО Волжского автозавода: из-за бюрократизма и волокиты работников этой станции обслуживание и ремонт автомобиля мурманчанина А. Н. Голованя затянулись на несколько месяцев. С замечаниями о работе воскресенского спецавтоцентра ВАЗа пришли письма ст жителя Московской области Б. М. Стрельцова и А. В. Мошкунова из Рязани, Е. С. Ведерников из Лиепаи был плохо обслужен местной СТО № 4, а В. Ф. Васильев — мурманской станцией. Вызвала нарекания работа одесского спецавтоцентра ВАЗа.

Все жалобы редакцией были направлены для принятия мер в соответствующие организации.

Вот что нам ответили.

Начальник производственного управления «АвтоВАЗтехобслуживание» Р. Д. Кислюк: «За бюрократизм, волокиту, грубое нарушение предписания Управления по удовлетворению заявления А. Н. Голованя объявлен строгий выговор старшему инженеру симферопольской СТО В. Н. Никулину и инженеру по гарантии И. И. Вахмянину. За слабый контроль работы гарантийной службы директору станции В. А. Петрову объявлен выговор и предложено провести мероприятия, исключающие подобные случаи в работе персонала станции. В свою очередь, руководство симферопольского спецавтоцентра, которому непосредственно подчиняется станция, принесло извинение тов. Голованю. Ему срочно авиапосылкой был выслан редуктор заднего моста. Кроме того, Управлением принимаются меры по наведению порядка в работе других станций, которые отметил в своем письме автолюбитель».

Директор ленинградского производственного объединения «Автотехобслуживание» Б. И. Михайлов: «Начальнику пушкинской СТО № 8 А. П. Петрову строго указано на необходимость точного выполнения требований «Правил предоставления и пользования услугами СТО». За упущения в работе мастер станции Н. П. Нетесов предупрежден, а контролеру-приемщику В. П. Ивановой объявлено замечание. Деньги за невыполненные работы Ю. М. Смолову возвращены».

Главный инженер «АвтоВАЗтехобслуживания» Р. С. Вшивцев: «Решением балансовой комиссии за недоброкачественное обслуживание автомобилей в воскресенском спецавтоцентре главный инженер В. И. Кочетков строго предупрежден».

Главный инженер специализированного производственного предприятия «Автосервис» Латвийской ССР В. Я. Витолс: «За необоснованный отказ в замене масла на автомобиле Е. С. Ведерникова начальнику СТО № 4 г. Лиепая Л. В. Кожушкевичу снижена премия за IV квартал 1975 года».

Главный инженер объединения «Росавтотехобслуживание» В. И. Борисов: «Мурманским транспортным управлением за нарушения дисциплины в выполнении технического обслуживания автомобилей объявлен строгий выговор директору и заместителю директора местной СТО. В штатное расписание станции введена должность мастера-приемщика заказов на правах ОТК. Приняты меры, направленные на повышение качества обслуживания».

Начальник бюро писем «АвтоВАЗтехобслуживания» А. И. Гусев: «Работа одесского спецавтоцентра проверялась комиссией управления. Недостатки, отмеченные в жалобах автолюбителей и областной газете «Знамя коммунизма», подтвердились. За слабое руководство и упущения в работе директор центра В. Я. Авлахов строго наказан по партийной линии. Меры дисциплинарного воздействия приняты к главному инженеру А. Я. Бондаренко и заместителю директора тов. Бялому. Чтобы кардинально улучшить обслуживание в спецавтоцентре, выработан ряд конкретных мероприятий».



В МИРЕ МОТОРОВ

КОРОТКО

● ● ●

Варшавский завод ФСО в нынешнем году отмечает 25-летие со дня выпуска своего первого автомобиля. В настоящее время предприятие ежегодно дает 130 тысяч легковых машин марки «Польский ФИАТ».

● ● ●

Завод «Татра» (ЧССР) освоил производство северной модификации 16-тонного самосвала «Татра-148С1». Машина может работать при 60 градусах мороза и называется «Сибирка».

● ● ●

По данным американских исследований, современный мотоцикл, имеющий двухтактный двигатель, выбрасывает в атмосферу с отработавшими газами в 20 раз больше вредных для человека веществ, чем легковой автомобиль, отвечающий нормам 1976 года.

● ● ●

Ежегодно в США, Англии, Италии, Швейцарии, Бразилии, Франции более двух десятков фирм строят копии старинных автомобилей. Общий их годовой выпуск оценивается цифрой 10 тысяч штук, причем в США для любителей старины только фирма «Антик энд Классик» изготовляет по 2,5 тысячи автоветеранов.

● ● ●

Австрийский завод КТМ, выпускающий кроссовые мотоциклы и двигатели к ним, наладил недавно производство модификаций кроссовых моторов для картинга. Двигатели класса 250 см³ имеют мощность 34 л. с. при 7400 об/мин и 36 л. с. при 7300 об/мин и соответственно шесть и пять передач. Силовой агрегат класса 125 см³ развивает мощность 24 л. с. при 9700 об/мин, и у него шесть передач.

● ● ●

Бельгийская автомобильная промышленность, в прошлом широко известная в Европе машинами марок «Минерва», «Мьесс», «Наган», «Фондю», ФН, теперь представлена только филиалами иностранных фирм «Форд», «Фольксваген», «Дженерал Моторс».

● ● ●

Итальянский завод «Инноченти», который строил малолитражки по лицензии английской фирмы «Остин», капитулировал в конкурентной борьбе с европейскими автомобильными монополиями. Он прекратил производство автомобилей. Несколько лет назад «Инноченти» свернул выпуск мотороллеров.

● ● ●

На 1976 год производственная программа американских автомобильных фирм включает 110 базовых легковых моделей. На долю концерна «Дженерал Моторс» (марки «Бьюик», «Кадиллак», «Олдсмобиль», «Понтиак», «Шевроле») приходится 51 модель; «Форд» («Форд», «Меркурий», «Линкольн») — 27; «Крайслер» («Додж», «Крайслер», «Плимут») — 26 и «Американ Моторс» — шесть.

САМЫЙ КОРОТКИЙ «ИКАРУС»



Венгерский завод «Икарус» освоил недавно производство новой модели «211», предназначенной для пригородного и междугородного сообщения. Эта модель — самая малая среди выпускаемых ныне «икарусов» — ее длина 8,5 м против 11 м у других машин этой марки.

«Икарусы-211» сходят с конвейера в трех вариантах: с одной боковой дверью и 37 местами для сидения; с одной боковой дверью, 26 местами для сидения и гардеробом; с двумя боковыми дверьми, 34 местами для сидения и багажными отсеками под полом.

Эти автобусы, как и другие машины марки «Икарус», выпускаются по кооперации в рамках СЭВ. Модель «211» оснащена четырехцилиндровым 125-сильным дизелем ИФА и пятиступенчатой коробкой передач производства ГДР, советскими передним мостом и телескопическими амортизаторами, польскими стеклоочистителями.

Рулевое управление машины снабжено гидроусилителем, подвеска колес — зависимая рессорная.

Машина весит в снаряженном состоянии 6500 кг и развивает скорость 90 км/час.

ПРИЦЕП-ДАЧА «БАСТАЙ»



Такой прицеп, рассчитанный на буксировку малолитражным легковым автомобилем, выпускает кузовной завод ИФА в г. Дрездене (ГДР). «Бастай» рассчитан на четырех путешественников. Он оснащен комфортабельными спальными местами, кухней. К прицепу-даче может быть присоединена брезентовая пристройка.

«Бастай» оборудован независимой торсионной подвеской колес и тормозами с гидравлическим приводом.

Габарит прицепа-дачи: длина — 4587 мм, ширина — 2000 мм, высота — 2360 мм. Вес — 580 кг. Максимально допустимая скорость буксирования — 80 км/час.

«ГОЛЬФ-ГТИ»

Фирма «Фольксваген» (ФРГ) приступила к производству новой модификации модели «Гольф». Эта машина — «Гольф-ГТИ» — будет выпущена в количестве 5000 экземпляров и предназначается главным образом для автоспортсменов. От базовой модели она отличается более мощным двигателем (4 цилиндра, 1588 см³, 110 л. с.) с впрыском топлива. Автомобиль оснащен более жесткими пружинами подвески, уширенными ободами колес, галогеновыми фарами. Внешне машина отличается от модели «Гольф» черной матовой облицовкой радиатора, отсутствием буферов и темной полосой над порогом кузова. Ее вес — 780 кг.

«Фольксваген-гольф-ГТИ» развивает скорость 182 км/час, разгоняется с места до 100 км/час за 9 секунд и расходует 8 литров топлива на 100 км пути.



«ДЖИП-КЖ7»



Производственная программа американской фирмы «Джип» в 1976 году пополнилась новой моделью — «КЖ7». Теперь общее количество легковых автомобилей повышенной проходимости, выпускаемых фирмой, достигло одиннадцати.

Семейство «КЖ» (этот индекс был ему присвоен в 1952 году) представляет собой дальнейшее развитие известной по минувшей войне модели «Виллис-МБ». Новый «Джип-КЖ7» унаследовал от нее трехступенчатую коробку передач (теперь с синхронизаторами на всех ступенях), зависимую рессорную подвеску всех колес, гипоидные главные передачи, жесткую раму коробчатого сечения, легкий открытый кузов без дверей.

Современный «Джип-КЖ7» может быть оснащен одним из трех двигателей: 100 л. с. (6 цилиндров, 3803 см^3), 110 л. с. (6 цилиндров, 4229 см^3) или 150 л. с. (8 цилиндров, 4983 см^3). За дополнительную плату завод ставит автоматическую трансмиссию и систему «Куад-Трак» («За рулем», 1975, № 8) постоянного привода всех колес со встроенным в раздаточную коробку самоблокирующим межосевым дифференциалом.

Из конструктивных особенностей «Джипа-КЖ7» надо отметить защитные поддоны под картером двигателя и бензобаком, крепление запасного колеса на откидывающемся вбок кронштейне, травмобезопасную рулевую колонку, противоугонное устройство, объединенное с замком зажигания.

Новая модель может поставляться как в стандартной комплектации, так и в специальной. Последняя включает 15-дюймовые низкопрофильные шины, кованые, из алюминиевого сплава колеса, дугу безопасности, резиновые вставки вдоль кромок колесных проемов. Машина окрашивается в один из 12 цветов.

«Джип-КЖ7» весит 1236 кг и развивает (в зависимости от установленного двигателя) скорость 120—140 км/час. База машины — 2370 мм, колея — 1308 мм (спереди) и 1270 мм (сзади). Габарит: длина — 3760 мм, ширина — 1742 мм, высота — 1717 мм. Довольно мал для автомобиля такого типа дорожный просвет — 175 мм (как у «Москвича—412»).

Семейство «КЖ» включает еще две модели, появившиеся несколькими годами ранее. От «КЖ7» их отличает главным образом величина базы (2120 мм у «КЖ5» и 2630 мм — у «КЖ6») и длина.

ПО ТУ СТОРОНУ

Запрограммированное старение

В 1961 году американский журнал «Бизнес Уик» опубликовал сенсационную статью, которая вызвала живейший отклик на страницах многих автомобильных журналов мира, в том числе и «За рулем» (1961, № 8, стр. 31). Она называлась «Планомерный «обсолесенс» — одна из наиболее странных и примечательных тайн Детройта». Авторитетный орган американских деловых кругов утверждал, что промышленники Детройта, преследуя цели дальнейшего расширения сбыта, «заинтересованы в выпуске таких автомобилей, которые как можно скорее оказались бы на складе металлолома». Поэтому они щедро финансируют научно-исследовательские работы, направленные на внедрение «планомерного, не отпугивающего покупателей резкими проявлениями, но и в то же время неизбежного, гарантированного... обсолесенса». Этот термин заимствован у древних римлян и имеет в своей основе латинский корень, которым они обозначали такие понятия, как «устаревание», «изнашивание», «безвременное окончание жизненного срока». В современной же американской трактовке это не что иное, как... умышленное, запланированное, заложенное в самой конструкции машин такое укорочение срока их службы, которое обеспечивало бы постоянное обновление рыночного спроса на этот вид продукции.

Откровения «Бизнес Уик» вызвали в свое время немалый переполох в деловых кругах, и не только заокеанских. Появились на свет инспирированные автомобильными концернами статьи и публикации, где неизменно отвергались упреки в существовании «обсолесенса», который был объявлен чуть ли не «плодом воспаленного воображения недоброжелателей».

Но... Прошло 15 лет, а проблема продолжает волновать умы. Причину этого понять нетрудно — техника идет вперед, фирмы предлагают потребителям самые разнообразные конструктивные усовершенствования, а срок службы машин не только не сохраняется на прежнем уровне, но и имеет выраженную тенденцию к дальнейшему сокращению. В докладе американской Ассоциации предпринимателей по производству запасных частей, опубликованном в 1975 году, указано к примеру, что свыше половины всех автомобилей, находящихся в эксплуатации на дорогах США, страдает серьезными техническими неполадками. В Англии ежегодно приходится заменять из-за прогара или коррозии до 7 миллионов выпускных труб. А в ФРГ дело дошло до того, что подозревать фирмы в умышленно планируемом, заложенном в самой конструкции или технологии производства быстром износе их продукции стали уже не просто покупатели, а правительственные органы. В Бонне перед Комиссией по экономическим и социальным изменениям недвусмысленно поставлена задача — выявить, почему выпускаемые в стране автомобили не обладают «сроком службы, соответствующим общему, достигнутому сейчас уровню развития техники», и не имеет ли тут места «обсолесенс» по американскому образцу. Ревностно интересуются этим вопросом и АДАК — Всеобщий германский автомобильный клуб, и Союз работников технического надзора, и так называемое Общество ответственного хранения автомобилей.

В этих условиях некоторые автомобильные фирмы пытаются создавать модели-«долгожители», поднимая вокруг них рекламную шумиху и усиленно подчеркивая, сколь дорого обходится каждое мероприятие, направленное на продление срока службы.

Экономисты нефтяного концерна «Дойче Шелл» в своем прогнозе на 1990 год, предсказывая значительный рост автомобильного парка, пессимистически отмечают, что и к тому времени «едва ли удастся существенно увеличить срок службы машин, поскольку этому препятствует все возрастающая восприимчивость покупателей и повышение цен».

Создается впечатление, что реклама и прогнозы подобного рода, кроме своего прямого назначения, имеют еще и своеобразный подтекст — смотрите, мол, о каком тут еще «обсолесенсе» может быть речь? Просто, «долгожительство» автомобиля чересчур дорого стоит. Этот довод уже много лет сохраняется как основной в системе долговременной обороны концернов против «несправедливых нападок», и, таким образом, сам является «долгожителем». Правда, не таким уж дорогостоящим. Порой, впрочем, меняющаяся конъюнктура рынка диктует автомобильным магнатам и другие решения, которые уже сами по себе объективно ставят подобные доводы под сомнение. Американский концерн «Дженерал Моторс», например, рекламируя свою новую модель «Шеветт», предназначенную для производства на его дочерних предприятиях в Европе, Австралии, Японии и Южной Америке, подчеркивает, что кузов этой машины будет обладать особой противокоррозионной устойчивостью, достигаемой весьма сложным по технологии методом предварительной обработки, установкой отдельных панелей из оцинкованной стали и применением разнообразных мастик, грунтов и других защитных материалов.

Но, позвольте, — речь ведь идет о... малолитражке с двигателем рабочим объемом до 1300 см^3 и соответственно низким расходом топлива! Выходит, значит, можно выпускать недорогие автомобили с достаточно длительным сроком службы?

«Запрограммированы ли выпускаемые сегодня машины на преждевременную смерть?» — под таким заголовком публикует объемистую статью западногерманский журнал «Ауто Мотор унд Шпорт». Подобный вопрос нередко можно встретить и на страницах других автомобильных журналов — английских, японских, итальянских.

Ответ же на него содержится в самой природе капитализма. Как известно, целью капиталистического производства является прежде всего извлечение максимальной прибыли. Так что и «обсолесенс» тут — независимо от того, удается ли порой поймать виноватых за руку или нет, — в общем порядке вещей.



МУЗЕЙ ЗА РУЛЕМ

ЭТО БЫЛО НЕДАВНО, ЭТО БЫЛО ДАВНО

Новые факты из истории первого русского автомобиля

Восемьдесят лет назад на Всероссийской художественно-промышленной выставке в Нижнем Новгороде впервые официально был продемонстрирован первый русский автомобиль. Двигатель и трансмиссию построил в своих мастерских Е. А. Яковлев, а шасси и кузов — П. А. Фрезе. К сожалению, материалов по этой исторической машине мало. Однако за последние годы удалось отыскать новые данные. Участники поисков встретились в редакции «За рулем» и в канун юбилея поделились своими находками.

В. И. Дубовской (Москва). До сих пор отрывочные сведения о первом русском автомобиле я обнаружил в петербургской газете «Новое время» от 27 мая 1896 года и 17 апреля 1900 года. Собственно, оттуда и ведет происхождение снимок машины, считавшийся единственным («За рулем», 1968, № 5 и 1971, № 8). Приятно было узнать, что найдена еще одна фотография, которая позволила установить много интересных подробностей (ни машина, ни ее чертежи не сохранились).

В. Г. Войтенко (Горький). В государственном архиве Горьковской области бережно хранится фонд М. П. Дмитриева — пионера русского фоторепортажа. Его снимки публиковались в «Нижегородских ведомостях» и других газетах. Дмитриев, конечно, не мог пройти мимо такого события, как демонстрация первого русского автомобиля на выставке 1896 года. Машина там не только экспонировалась, на ней возили пассажиров.

И действительно, среди тысяч стеклянных негативов сотрудники архива обнаружили уникальную пластинку. Отпечаток с нее — на этих страницах. Машина стоит перед одним из 70 павильонов выставки, где, между прочим, были представлены и двигатели внутреннего сгорания конструкции Яковлева и продукция Русско-Балтийского вагонного завода, который через тринадцать лет после выставки начал выпуск автомобилей.

Л. М. Шугуров (Москва). Фотографию эту мы подвергли тщательному анализу. Подобно тому, как по костям динозавра палеонтологи восстанавливают облик вымершего ископаемого, так и мы, графически перестроив перспективное изображение машины Яковлева и Фрезе, воспроизвели чертеж ее внешнего вида в трех проекциях. Ключом для определения масштаба стало расстояние от пола кузова до подушки сиденья. Этот размер у старинных автомобилей составлял 350—420 мм. В результате теперь известны важнейшие размеры машины: база — 1370 мм, колея — 1230 мм спереди и 1290 мм сзади, длина — 2180 мм, ширина — 1530 мм, высота — 1400 мм (при сложенном верхе).

Внимательно изучая подлинник, можно заметить цепную главную передачу (передаточное число 5,45), подвеску на полностью эллиптических рессорах, сплошные резиновые шины шириной 60 мм, установленные рядом с рулевым рычагом два рычажка, которые служили для включения двух передач в ременной трансмиссии. Картину дополняет рычаг ручного тормоза, прижимавший к шинам задних колес тормозные колодочки, педаль трансмиссионного тормоза, керосиновые фонари и характерные ступицы колес каретного типа без шарикоподшипников.

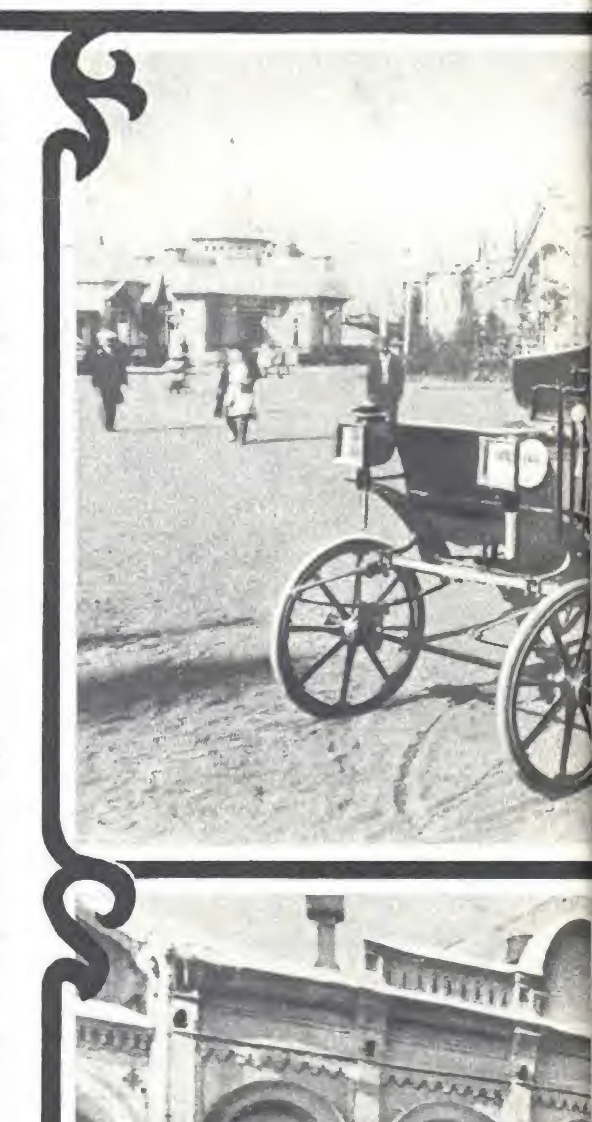
Но, что, пожалуй, важнее всего, дмитриевский снимок раскрыл подробности устройства рулевого управления.

В. Н. Беляев (Москва). Считалось, что Яковлев и Фрезе «пошли по стопам» конструкции Карла Бенца, в частности повторили в деталях его модель «Бенц-вело». Укрепляло в этом предположении то, что к 1895 году, когда, очевидно, два петербургских изобретателя приступили к постройке своего детища, в их городе уже было несколько «бенцев».

Л. М. Шугуров. Теперь мы знаем, что Фрезе создал более простое рулевое управление, чем Бенц. На отечественной машине передние колеса поворачиваются вместе с рессорами относительно шкворней передней оси и втулок расположенной над ней поперечины кузова. Немецкий же конструктор запатентовал схему, где рессоры не поворачивались, но между осью и поперечиной стояло поворотное упругое звено из двух маленьких рессор.

В. Н. Беляев. Бенц запатентовал это устройство 28 февраля 1893 года, и Фрезе пришлось создать свою конструкцию. Не исключено, что где-то в архивах института патентной экспертизы можно будет обнаружить и патент петербургского изобретателя.

В. И. Дубовской. Вообще говоря, модели «Бенц-вело» и «Бенц-виктория» вызвали много подражаний: австровенгерский «Нессельсдорфер», шведский «Скания-вабис», немецкий «Лутцманн», английский «Инглиш микэник», французский «Деляхэ» — все эти автомобили имели определенное сходство с «бенцами». Так часто бывает на первых порах развития новой области техники.



Замечу, однако, что первый русский автомобиль отличался от «Бенца-вело» и колесами (деревянные, более прочные спицы вместо проволочных велосипедного типа) и рулевым рычагом, служившим вместо руля, рядом других деталей, хотя по габариту и общей компоновке машины были близки.

Л. М. Шугуров. Кстати, когда Яковлев и Фрезе строили свой автомобиль, в Петербурге насчитывалось четыре машины «Бенц-виктория» и два «Бенц-вело» (данные из перечня проданных в Россию автомобилей, любезно сообщенные фирмой «Даймлер-Бенц»). Причем первый «Бенц-вело» прибыл в Петербург в мае 1895 года, когда подробное знакомство с его устройством не могло повлиять на основные конструктивные решения Яковлева и Фрезе.

В. И. Дубовской. О Фрезе и его ка-





Снимок из архива М. П. Дмитриева (1896 год).

Помещение, где прежде находилась каретная мастерская Фрезе (снимок 1976 года).

Стационарный керосиновый двигатель завода Яковлева (из энциклопедического словаря 1893 года).

ретных мастерских, где Яковлев заказывал экипажную часть, уже писали («За рулем», 1973, № 3). Хочу обратить внимание на тот факт, что на нижегородской выставке машина называлась «самодвижущимся экипажем Яковлева». В то время мастерские эти, как мне удалось обнаружить по рекламным объявлениям в печати, строили электромобили, и есть основания предполагать, что электромобили конструкции И. Романова («За рулем» 1973, № 6) также сделаны там. И хотя в рекламе Фрезе тех лет был помещен снимок первого русского автомобиля 1896 года, его не называли в ней ни изделием Яковлева, ни изделием Фрезе.

Что касается Евгения Александровича Яковлева, то о нем мне удалось собрать кое-какие биографические данные. Он родился в 1857 году под Санкт-Петербургом. Окончив в 1875 году морское училище, служил на флоте и в 1883 году уволен в запас.

Судя по проспекту нижегородской выставки 1896 года, опыты с двигателями внутреннего сгорания Яковлев начал в 1884 году, а через семь лет после этого основал завод по их производству.

В. Н. Беляев. Между прочим, в энциклопедическом словаре Брокгауза и Эфрона (1893, том 19) в разделе «Двигатели» можно прочесть: «В Петербурге существуют два завода, Лангезипена и Яковлева, приготовляющие в большом количестве двигатели, которые были выставлены на всех выставках в Петербурге и Москве». Там же — рисунок мотора.

Двигатели Яковлева имели передовую по тем временам конструкцию, в частности оснащались электрическим зажиганием.

В. И. Дубовской. Да, Яковлев строил весьма совершенные для своего времени моторы, и на первом русском автомобиле стоял двигатель, отличавшийся от зарубежных аналогов.

Сведений о постройке Яковлевым после 1896 года других автомобилей я не обнаружил, хотя реклама его машины (как и других изделий завода) продолжала публиковаться до 1898 года включительно. В 1898 году Евгений Александрович умер, и в рекламе 1899 года пункт о самодвижущихся экипажах больше не встречался. С тех пор завод не раз менял владельца и профиль. Сейчас в его корпусах расположено предприятие «Вулкан», производящее оборудование для текстильной промышленности.

В. Ф. Галактионов (Ленинград). Внучка П. А. Фрезе недавно сообщила, что здание бывшей каретной мастерской цело в Ленинграде и поныне. В 1910 году в этом помещении — дом № 10 по Эртелеву переулку (ныне ул. Чехова) — находились гараж и авторемонтные мастерские петербургского отделения Русско-Балтийского завода. По заданию редакции я сфотографировал это здание (в нем сейчас гараж Леноблисполкома), которое практически сохранило свой первоначальный облик. П. А. Фрезе жил по соседству, в доме № 8.

Л. М. Шугуров. Находки, о которых здесь шла речь, — лишь малая толика того, что должно содержаться в старых газетах, журналах, книгах, архивах. Опубликованные по случаю 80-летия первого русского автомобиля сведения не являются исчерпывающими. Думаем, что наши читатели — любители истории примут участие в дальнейших поисках.



По письму приняты меры

Шофер автобуса В. Парамонов из Коми АССР сообщил нам следующее: «В ожидании рабочих я заехал под предписывающий знак 3.4 «Движение легковых автомобилей». Других знаков на площадке не было. Ко мне подошел автоинспектор Дмитрук, сделал замечание, просечку в пункте 5 талона предупреждений («Нарушение правил проезда перекрестков и железнодорожного переезда») и добавил, что под этот знак автобусам заезжать не положено. Доказать свою правоту я не смог, так как он не стал слушать и уехал». Для восстановления справедливости В. Парамонов обратился в республиканскую ГАИ, а оттуда его заявление в конце концов попало... к инспектору Дмитруку. «Ничего толком не добившись, — пишет водитель, — я и решил обратиться в редакцию».

Начальник отдела ГАИ МВД Коми АССР капитан милиции Ю. А. Бессонов в ответ на просьбу редакции проверить жалобу водителя сообщил, что проверкой факт нарушения ПДД В. Парамоновым не доказан. Принято решение заменить ему талон предупреждений, а инспектора ГАИ Эжвинского РОВД лейтенанта милиции П. Дмитрука предупредить за неправильные действия.

Без знания дела

Появление работы, посвященной перспективам развития транспорта, само по себе вызывает широкий читательский интерес. Именно с таким чувством раскрываешь книгу А. И. Клименко «Наземный транспорт будущего» («Московский рабочий», 1975). Однако, когда начинаешь знакомиться с ней детально, испытываешь удивление.

Издание, посвященное такой важной теме и рассчитанное на массового читателя, должно, казалось бы, базироваться на научной основе и освещать главные тенденции с учетом последних достижений научно-технического прогресса, а когда речь идет о конструкциях машин и механизмов, показывать наиболее интересные и перспективные из них. Между тем автор предлагает совсем иное — довольно сумбурный и не осмысленный критически набор сообщений периодической печати, подчас носящих курьезный характер, а иногда и просто не соответствующих действительности.

Вряд ли можно считать научным, скажем, приведенное в книге предположение о переходе автомобилей будущего на двухколесный движитель, основанное на информации о цирковых трюках некоторых гонщиков. По меньшей мере малоубедительными выглядят и результаты некоторых зарубежных экспериментов в области автомобилестроения, рекламируемые в книге. В их числе — система торможения, срабатывающая от нахмуривания бровей; общая для торможения и подачи топлива педаль; конструкция автомобиля, позволяющая «ставить его на дыбы». Известно, что все эти «достижения» не нашли практического применения на автомобиле из-за бесполезности и отсутствия какого-либо эффекта для безопасности вождения.

Что касается тенденций в развитии автомобилестроения, они излагаются, мягко говоря, не совсем достоверно. Так, представленный в книге, по словам А. И. Клименко, высокоэкономичный двигатель Ванкеля на самом деле стал жертвой энергетического кризиса именно из-за повышенного, в сравнении с существующими двигателями внутреннего сгорания, расхода топлива.

Неверно также утверждение о перспективах колеса и значении воздушной подушки как «третьей революции на транспорте». Согласно имеющимся научным прогнозам, колесо как основной вид движителя для автомобильного транспорта, а тем более общественного, сохранит первостепенное значение в обозримом будущем. Не отрицая важности использования наземного транспорта на воздушной подушке, а также разного рода шагающих аппаратов, следует отметить, что они могут найти применение в основном как специальные машины, обладающие повышенной проходимостью и маневренностью, — экспедиционные, военные, строительные и другие, очень нужные, но составляющие лишь небольшую долю в общей массе транспортных средств. Поэтому ни о каком перевороте на транспорте широкого пользования не может быть и речи.

Едва ли стоило также подавать хорошо известный и весьма успешно применяемый повсюду метод агрегатного ремонта под видом разработки «автомобиля, не требующего ремонта».

Книга перегружена устаревшим материалом, многократно публиковавшимся (описание опрокидывателя для ремонта «москвичей» старых моделей и др.).

В ней много терминологических и технических неточностей, смысловых неувязок. Только невзыскательностью можно объяснить открытие таких истин, как: «чем прочнее столб, тем тяжелее последствия наезда на него» или неясности, вроде: «Сейчас в Москве около 113 тыс. автомобилей, а к концу девятой пятилетки их число приблизится к 250 тыс.». Чем это «сейчас» отличается от «конца девятой пятилетки», если книга выпущена в 1975 году?

Из всего сказанного напрашивается вывод, что автор, увлекшись мелочами, не справился с основной темой книги, а издательство оказало плохую услугу автомобилистам, выпустив 30-тысячным тиражом столь слабую работу.

А. ВЫРИКОВ,
кандидат экономических наук



АВТОГОНКИ

Первый этап чемпионата мира 1976 года для машин формулы 1 по финансовым причинам пришлось отменить. Очередные три этапа не принесли неожиданностей: дважды победил Н. Лауда, прошлогодний чемпион. Интересно, что новые модели — «Копершукар», «Лотос-77», «Брэбхэм-альфа-ромео-БТ45» пока не принесли успехов. Дебют «Феррари-312Т2» и «Тиррел-008» (то есть «Проект 34») приурочен к четвертому этапу.

Результаты соревнований. I этап (Бразилия): 1. Н. Лауда (Австрия), «Феррари-312Т»; 2. П. Депэлле (Франция), «Тиррел-Форд 007»; 3. Э. Прайс (Англия), «Шедоу-Форд-ДН5»; 4. Г. Штук (ФРГ), «Марч-Форд-761»; 5. И. Шехтер (ЮАР), «Тиррел-Форд-007»; 6. И. Масс (ФРГ), «Мак-Ларен-Форд-М23».

II этап (ЮАР): 1. Лауда; 2. Д. Хант (Англия), «Мак-Ларен-Форд-М23»; 3. Масс; 4. Шехтер; 5. Д. Уотсон (Англия), «Пенске-Форд-ПК3»; 6. М. Андретти (США), «Парнелли Джонс».

III этап (США): 1. К. Регаццони (Швейцария), «Феррари-312Т»; 2. Лауда; 3. Депэлле; 4. Ж. Лаффит (Франция), «Лижье-Матра»; 5. Масс; 6. Э. Фиттипальди (Бразилия), «Копершукар-ФД04».

Сумма очков: Лауда — 24; Депэлле — 10, Регаццони — 9, Масс — 7, Хант — 6, Шехтер — 5.

МОТОКРОСС

Чемпионаты мира в 1976 году будут вновь разыграны в трех классах машин: 500, 250 и 125 см³. Каждый из них состоит из 12 этапов (по два заезда), которые пройдут в течение пяти месяцев, начиная с апреля. Советские гонщики выступают в классах 500 см³ в десяти, 125 см³ — в одиннадцати и 250 см³ — во всех этапах.

Ведущие мотоциклетные фирмы мира выставили на чемпионаты заводских гонщиков. Приводим их перечень.

«Бультано» (Испания): Д. Померой (США) — 250 см³. **«Кавасаки»** (Япония): Б. Эберг (Швеция) — 500, Т. Ханссен (Швеция) — 250. **КТМ** (Австрия): В. Бауэр (ФРГ) — 500, Я. ван Вельтховен (Бельгия) — 500, З. Лернер (Австрия) — 250, Ф. Шнейдер (ФРГ) — 125. **«Майко»** (ФРГ): А. Вайль (ФРГ) — 500, С. Гебейерс (Бельгия) — 500, Г. Майш (ФРГ) — 250, Д. Пеан (Франция) — 250. **«Монтеса»** (Испания): Х. Андерссон (Швеция)— 250. **«Пух»** (Австрия): Г. Шмитц (ФРГ) — 500, Ж. Робер (Бельгия) — 250, Г. Эвертс (Бельгия) — 250. **«Сузуки»** (Япония): Р. де Костер (Бельгия) — 500, Г. Вольсинк (Голландия) — 500, Г. Райе (Бельгия) — 125. **«Хонда»** (Япония): П. Карсмакерс (США) — 500, М. Смит (США) — 125. **«Хускварна»** (Швеция): Б. Лэккей (США) — 500, Х. Миккола (Финляндия)— 250. **ЧЗ** (ЧССР): Я. Фальта (ЧССР) — 250, О. Хамершмид (ЧССР) — 250, З. Велки (ЧССР) — 125, А. Баборовский (ЧССР) — 250, И. Хуравый (ЧССР) — 125. **«Ямаха»** (Япония): А. Массан (Бельгия) — 500, Г. Ронд (Голландия) — 125.

Советские спортсмены Г. Моисеев, В. Кавинов и А. Овчинников будут выступать в классе 250 см³ на мотоциклах **КТМ**. Кроме того, ряд наших гонщиков на машинах **ЧЗ** примет участие в чемпионатах мира в классах 500 и 125 см³ (см. «За рулем», № 5).

Первые этапы трех чемпионатов принесли следующие результаты.

Класс 500 см³. I этап (Швейцария). 1-й заезд: 1. Вольсинк; 2. Карсмакерс; 3. Эберг; 4. Шмитц; 5. Бауэр; 6. Вайль. **2-й заезд:** 1. Вольсинк; 2. Вайль; 3. Т. Нойс (Англия), «Майко»; 4. А. Юнссон (Швеция), «Сузуки»; 5. Массан; 6. Ф. Сигманс (Голландия), «Майко»... 8. А. Бочков (СССР), ЧЗ.

II этап (Франция). 1-й заезд: 1. Вайль; 2. Вольсинк; 3. Шмитц; 4. Бауэр; 5. де Костер; 6. Карсмакерс; 7. В. Худяков (СССР), ЧЗ. **2-й заезд:** 1. де Костер; 2. Вайль; 3. Юнссон; 4. Вольсинк; 5. Эберг; 6. ван Вельтховен.

Сумма очков: Вольсинк — 50, Вайль — 32, де Костер — 21, Юнссон — 20, Шмитц — 18, Карсмакерс — 17.

Наши гонщики из-за частых поломок мотоциклов не смогли в первых этапах чемпионата достичь высоких результатов.

Класс 250 см³. I этап (Испания). 1-й заезд: 1. Миккола; 2. Ханссен; 3. Майш; 4. Померой; 5. Андерссон; 6. Пеан; 7. Кавинов. **2-й заезд:** 1. Миккола; 2. Ханссен; 3. Р. Бовен (Франция), «Монтеса»; 4. Померой; 5. Эвертс; 6. Кавинов... 10. Овчинников.

Класс 125 см³. I этап (Австрия). 1-й заезд: 1. Хуравый; 2. Райе; 3. Р. Гарвей (Англия), «Хускварна»; 4. Э. Хау (ФРГ), «Цюндапп»; 5. Велки; 6. П. Пирон (Италия), «Бета». **2-й заезд:** 1. Райе; 2. Хуравый; 3. И. Бессоне (Италия), «Бета»; 4. Пирон; 5. П. Рулев (СССР), ЧЗ; 6. К. Мадди (Италия), «Аспес».

II этап (Италия). 1-й заезд: 1. Райе; 2. Смит; 3. Д. Нани (Италия), «Аспес»; 4. Бессоне; 5. А. Альборгретти (Италия), «Аспес»; 6. Хуравый; 7. Рулев. **2-й заезд:** 1. Смит; 2. Райе; 3. Хуравый; 4. Рулев; 5. Б. Франко (Италия), СВМ; 6. Бессоне.

Сумма очков: Райе — 54, Хуравый — 42, Смит — 27, Бессоне — 23, Рулев — 18, Пирон — 13.

РАЛЛИ

Первенство мира среди марок в 1976 году разыгрывается в 11 этапов, которые проходят с 16 января по 1 декабря.

Первый этап — ралли Монте-Карло включает три тура: звездный сбор из пяти городов (протяженность от 1591 до 2058 км), общий маршрут 1700 км и завершающий (включает ночные соревнования по горным дорогам) — 780 километров.

Из 152 экипажей лишь 48 получили зачет. Первые три места заняли участники на машинах «Лянча-стратос» (2400 см³, 240 л. с.): С.Мунари — С. Майга (Италия), Б. Вальдегаард — Г. Торзелиус (Швеция), Б. Дарниш — А. Маэ (Франция). Фирма «Опель» вышла лишь на четвертое место (А. Рерль — И. Бергер), несмотря на ярко выраженное намерение выиграть первенство мира, о чем говорит дорогостоящая подготовка экипажей (10 машин обслуживания, 500 специальных шин на три «боевые» автомобиля) и высокий уровень форсировки моторов (1900 см³, 210 л. с.) у раллистских моделей «Кадетт-ГТЕ».

Следующий этап — зимние ралли протяженностью 1595 км в Швеции принес успех марке СААБ. Первые два места завоевали шведские экипажи П. Эклунд — Б. Седерберг и С. Бломквист — Г. Сильван. Они шли на машинах СААБ-96V4 с 1600-кубовыми двигателями мощностью 160 л. с. Марка «Опель» усилиями шведов А. Кулланга и Г. Андерссона заняла третье место, оттеснив на четвертое финна С. Лампинена и бельгийца А. Эртца, выступавших на «Лянча-стратос».

Третий этап — Португальское ралли — длился четыре дня, его дистанция составляла 2122 км и включала 39 скоростных участков. Из 57 стартовавших экипажей пришел на финиш 21. Сильнейшими оказались Мунари — Майга. В тройку призеров вошли шведы О. Андерссон — А. Эртц на «Тойота-Челика», а также португальский экипаж К. Перейра — Ж. Баптишта на «Опель-кадетт».

По сумме очков лидирует марка «Лянча (50), далее идут «Опель» (34) и СААБ (20).

ЛИКВИДИРУЕМ ЗАКРЫТУЮ ПОЛОСТЬ

На **автомобилях ВАЗ** коррозия в первую очередь поражает передние крылья в закрытой зоне, за перегородкой колесной ниши (рис. 1). Чтобы хорошо обработать это место антикоррозионным составом, а затем следить за ним, я убрал (вырезал) перегородку и заменил ее съемным щитком. Делается это так. Из перегородки удаляем резиновую пробку и, начиная с отверстия, режем ее ножницами вниз, а затем вверх, оставляя до приваренного края около 15 мм, как показано на рис. 2. Затем из оцинкованного железа толщиной 0,8 мм вырезаем щиток согласно рис. 3. Подгоняем его, изгибая так, чтобы он плотно прилегал к крылу и оставшемуся краю перегородки. Сверлим в них три отверстия для соединения болтами, как показано на рис. 2. Все поверхности, находящиеся за перегородкой, очищаем от коррозии и покрываем защитными средствами (грунтом, мастикой, суриком и т. п.). В отверстиях перегородки закрепляем при помощи гаек болты, на концы которых надеваем щиток и также закрепляем гайками. Щели заделываем пластилином.

Раз в год-два щиток можно снять, чтобы проверить состояние находящихся за ним поверхностей. Своевременный ремонт антикоррозионного покрытия обеспечит долгую жизнь крыльев.

М. ПАРТС

200004, г. Таллин, ул. Калинина, 58, кв. 12

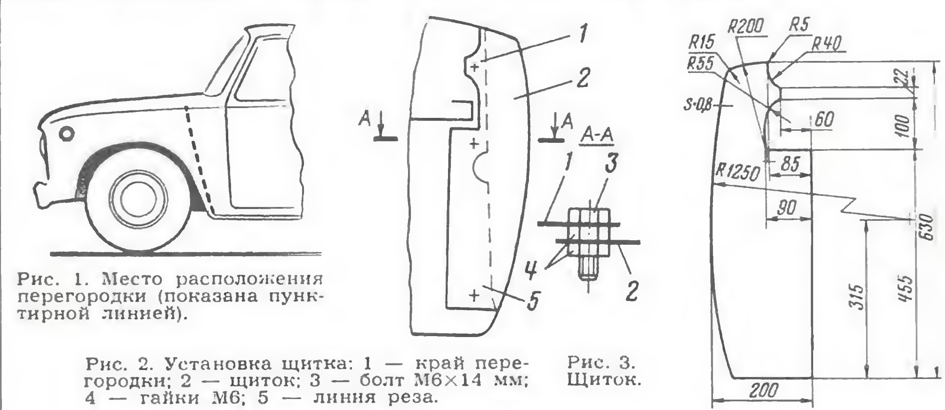


Рис. 1. Место расположения перегородки (показана пунктирной линией).

Рис. 2. Установка щитка: 1 — край перегородки; 2 — щиток; 3 — болт М6×14 мм; 4 — гайки М6; 5 — линия реза.

Рис. 3. Щиток.

От редакции. Преждевременная коррозия передних крыльев особенно характерна для «жигулей», эксплуатируемых зимой в городе. Она отмечена и на испытываемом редакцией ВАЗ—2101 после второй зимы (см. «За рулем», 1976, № 3). Реализация предложения М. Партса позволяет значительно надежнее нанести защитное покрытие на крылья, чем это можно сделать сейчас через отверстие при помощи трубки. Поэтому представляется целесообразным описанную здесь переделку освоить и станциям технического обслуживания, на что потребуется совсем немного труда и времени.

Способ крепления щитка, применяемый автором, можно изменить во избежание образования щели: вместо болтов с гайками использовать «саморезы». Для устранения зазоров вместо пластилина можно применить полоски губчатой (или другой мягкой) резины, а также разрезанный вдоль шланг, который надевают на кромки щитка.

С ноября 1975 года на всех моделях ВАЗа конструкция этого места изменена: между перегородкой и крылом оставлена щель, благодаря которой антикоррозионное покрытие наносится значительно лучше, чем раньше, на все поверхности, расположенные за перегородкой.

Щель закрывается съемным уплотнителем, позволяющим контролировать состояние поверхностей в процессе эксплуатации.

«ИНЪЕКЦИИ» НИГРОЛА СОХРАНЯЮТ ШАРНИР

В последние годы на **«москвичах»** наконечники рулевых тяг делают несмазываемыми, без пресс-масленок. Это, конечно, намного упрощает обслуживание машины. Но, к сожалению, на некоторых автомобилях то один, то другой наконечник выходит из строя через 20—25 тысяч километров. Случилось это и с моим «четыреста восьмым».

Чтобы продлить жизнь и нормальную работу этих узлов, предлагаю следующее. Возьмите обычный медицинский шприц емкостью 10 см³ и толстую (диаметром 1—2 мм) иглу для пункций. И то и другое можно найти в аптеке. Затем разогрейте нигрол (или гипоидную смазку), заправьте в шприц и, проколов в верхней части резиновый грязезащитный колпачок шарнира, вводите внутрь смазку, пока она не появится из-под колпачка. Если одного объема шприца будет мало, повторите операцию, не вынимая иглы, а сняв с нее шприц. Отверстие в резине сразу затягивается, как только вы извлекаете иглу. Пыль и влага внутрь не попадают.

Повторять «инъекцию» следует через 3—4 тысячи километров. Вот уже более 60 тысяч километров ходит моя машина — люфта в рулевых тягах нет. Другой «Москвич—412», обслуживаемый по этому методу, прошел до замены наконечников около 80 тысяч километров.

Т. ЗЕМКО

295400, г. Мукачево, ул. Д. Донского, 4/75

О САЛЬНИКАХ И ВТУЛКАХ

1. При износе рабочих кромок сальников (это касается всех **автомобилей и мотоциклов**) приходится обычно заменять их новыми, но, к сожалению, не всегда они есть в продаже. Продлить срок службы старых деталей можно следующим образом.

На сальник амортизатора по наружному диаметру ставим колечко, свернутое из полоски фольги (желательно латунной), и вставляем его в свое гнездо. Благодаря увеличению наружного диаметра уменьшается внутренний, в результате сальник вновь плотно охватывает шток. Толщину фольги следует брать лишь такой, чтобы компенсировать износ. Слишком тугой ход штока быстро выведет сальник из строя.

Изношенные воротниковые сальники со спиральной пружинкой (они стоят на коленчатом валу и в коробке передач) еще послужат некоторое время, если укоротить пружинку на несколько витков.

2. После длительной эксплуатации **тяжелого мотоцикла** иногда в зоне клапанного механизма начинает возникать резкий цокающий звук, особенно громкий в момент изменения оборотов. Как правило, издает его направляющая втулка клапана, которая выпрессовалась из гнезда. В таком случае одни меняют головку, иные пытаются разделать гнездо и поставить другую втулку, увеличенного диаметра.

Я применяю при ремонте более простой способ. Наружную поверхность втулки накерниваю шагом 2—3 мм, благодаря чему ее наружный диаметр увеличивается. Нагреваю головку и запрессовываю в нее втулку. После этого достаточно лишь немного притереть клапан.

В. ЧУЕВ

243172, Брянская область, Красногорский район, п/о Ларневск, дер. Ларневск

ДОЛГОВЕЧНОСТЬ РЕЛЕ УВЕЛИЧИВАЕТСЯ

На **мотоциклах «ИЖ—Планета-3»** и **«ИЖ-Юпитер-3»** реле указателей поворота ИЖРП-1С постоянно включено одновременно с зажиганием. Чтобы оно работало только при пользовании указателями поворота, некоторые мотоциклисты переделывают переключатели, как об этом рассказывалось в журнале «За рулем».

Мотолюбители, которые знакомы с основами электро- и радиотехники, могут достичь той же цели незначительной переделкой реле. Достаточно ввести в схему два диода типа Д208 (или Д7) и изменить цепи коммутации, как показано на рисунке.

Переделанное таким образом реле безотказно работает уже в течение трех лет.

Б. РОГОЖИН

141300, Московская область, г. Загорск, 4, кв. 4

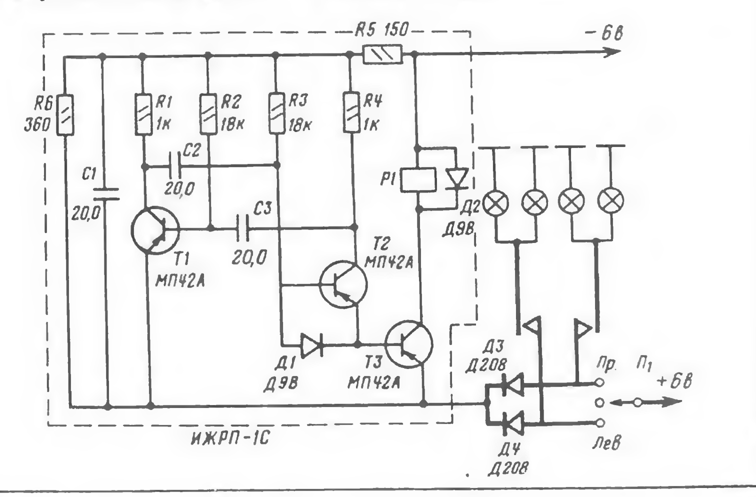


Схема переделанного реле (изменения выделены жирными линиями).

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

ЦЕНА ОБСЛУЖИВАНИЯ «ЖИГУЛЕЙ»

В. Костриков из Казахстана, В. Гурлей из Кишинева, другие читатели просят объяснить, почему их затраты на обслуживание «Жигулей» на СТОА превышают сумму, которая приведена в статье «Позади сто тысяч», опубликованной в февральском номере «За рулем». К. Семенихин из Тулы просит уточнить цену на амортизаторы.

В названной статье приведена только цена работ, перечисленных в том или ином талоне сервисной книжки. Цена материалов и деталей, фактически использованных при обслуживании, указывается отдельно в документе (счете, заказе-наряде, квитанции и т. п.), по которому производится расчет со станцией.

Для справок сообщаем действующие ныне цены и требуемое обычно количество основных деталей и материалов: фильтр воздушный — 3 руб., фильтр масляный — 4 руб., масло моторное М-10Г — 2 руб. 70 коп. (3,75 литра), масло трансмиссионное ТАд-17 — 1 руб. 14 коп. (1,5 литра), тормозная жидкость «Нева» — 1 руб. 05 коп. (0,3 литра), охлаждающая жидкость ТОСОЛ-А40 — 5 руб. 47 коп. (9,6 литра), смазка ЛИТОЛ-24 — 29 коп. (0,14 кг). Расход некоторых материалов в зависимости от фактически выполняемой работы может отличаться от приведенного здесь. Так, если охлаждающую жидкость менять не требуется, то для восстановления ее уровня может понадобиться всего 0,5—1 литр.

Цена передних и задних амортизаторов — соответственно 16 и 15 руб. за штуку.

ГАРАНТИИ ОБЪЕДИНЕНИЯ «АвтоВАЗ»

Многие наши читатели, владельцы «жигулей», просят объяснить, правильно ли поступают на станциях обслуживания ВАЗа, отказывая в гарантийном ремонте автомобиля, если владелец машины сам провел ее обслуживание.

Мы обратились за разъяснениями на Волжский автозавод, и в ответ нам сообщили, что действия представителей завода в приведенном примере правильны.

Сейчас в стране существует довольно широкая сеть специализированных автоцентров и станций обслуживания, оснащенных оборудованием, специальными приспособлениями и инструментом, необходимым для обслуживания и ремонта автомобилей ВАЗ. Возросла и квалификация работников станций. При самостоятельном же обслуживании автомобиля возможны ошибки, которые могут привести к преждевременному выходу из строя отдельных деталей. В этих случаях завод не несет ответственности за состояние машины. Поэтому условия гарантии на автомобили ВАЗ были изменены: одним из пунктов их стало обязательное проведение технического обслуживания после установленного пробега на одной из станций. В противном случае владелец автомобиля лишается права на гарантию.

В свою очередь, спецавтоцентры и СТО объединения «АвтоВАЗ» гарантируют качество работ: по техническому обслуживанию по талонам сервисной книжки в течение 10 суток или 1 тысячи километров пробега. Такие же гарантии установлены и на текущий ремонт автомобиля, агрегата или узла. Качество капитальной окраски кузова гарантируется в течение трех месяцев, а капитального ремонта агрегатов — в течение шести месяцев или 10 тысяч километров пробега.

Может случиться, что в период гарантии возникнут какие-либо неисправности, связанные с выполненными работами. Тогда они устраняются автоцентром или станцией, выполнявшими их, бесплатно и вне очереди, но только в том случае, если владелец машины не пытался что-либо сделать своими силами. При нарушении этого условия гарантия на выполненные услуги аннулируется, а неисправности устраняются в обычном порядке.

ЗАВОДЫ-ВЕТЕРАНЫ

«Меня интересует, — пишет Ю. Фонарев из Кинешмы, — сколько заводов, начавших производство автомобилей в конце прошлого века, дожили до наших дней».

Из заводов — пионеров автомобилестроения, начавших выпуск машин еще в XIX веке, сохранили прежний профиль до настоящего времени менее полутора десятков. Приводим перечень их (в современном именовании) с указанием года начала постройки автомобилей: АВЭ (ГДР) — 1898, «Даймлер-Бенц» (ФРГ) — 1886, «Дэймлер» (Англия) — 1896, «Олдсмобиль» (США) — 1897, «Опель» (ФРГ) — 1897, «Пежо» (Франция) — 1890, «Рено» (Франция) — 1899, «Санбим» (Англия) — 1899, «Скания-Вабис» (Швеция) — 1897, «Татра» (ЧССР) — 1897, «Торникрофт» (Англия) — 1896, «Уайт» (США) — 1899, ФИАТ (Италия) — 1899.

ОФОРМЛЕНИЕ ПУТЕШЕСТВИЯ

Как и где оформлять туристские путешествия на автомобилях и мотоциклах? Где приобрести путеводители и маршрутные схемы? Эти вопросы задают нам В. Черепнин с Сахалина, А. Борщев из Приморья и другие читатели. Отвечает работник Центрального совета по туризму и экскурсиям Г. Котов.

Владельцы автомобилей и мотоциклов, желающие путешествовать на своем транспорте, могут оформить походы в соответствующих республиканских, краевых или областных советах по туризму и экскурсиям или городских клубах туристов, в большинстве из которых работают секции автомототуристов. Те, кто оформит путешествия в соответствии с действующими «Правилами организации и проведения самодеятельных туристских походов и путешествий на территории СССР», имеют возможность после их окончания получить соответствующие спортивные разряды по туризму (см. «Единую Всесоюзную спортивную классификацию»).

Путевым документом у организованных туристов является «Маршрутный лист» (форма № 3 Тур), выдаваемый для путешествий проще I категории сложности, или «Маршрутная книжка» (форма № 5 Тур), дающая право на совершение путешествий I—V категорий сложности. Выдаче «Маршрутной книжки» или «Маршрутного листа» предшествует проверка подготовленности группы к путешествию в туристских маршрутно-квалификационных комиссиях (МКК), созданных различными организациями, в том числе обществами автомотолюбителей, при туристских секциях и клубах по согласованию с соответствующим советом по туризму и экскурсиям. Такие проверки представляют собой беседы членов МКК с участниками готовящихся походов и рассмотрение «Заявочной книжки» (форма № 4 Тур), которую группа предъявляет в комиссию. В «Заявочную книжку» вносят сведения о составе, выбранном маршруте, сроках проведения, снаряжении, запасных частях и ремонтном наборе, наличии медицинской аптечки и т. п.

МКК, кроме того, в случае необходимости консультирует группу о сложностях выбранного маршрута, рекомендует литературу, следит по сообщениям с маршрута о прохождении его группой, заслушивает отчет о путешествиях и принимает решения о присвоении разрядов.

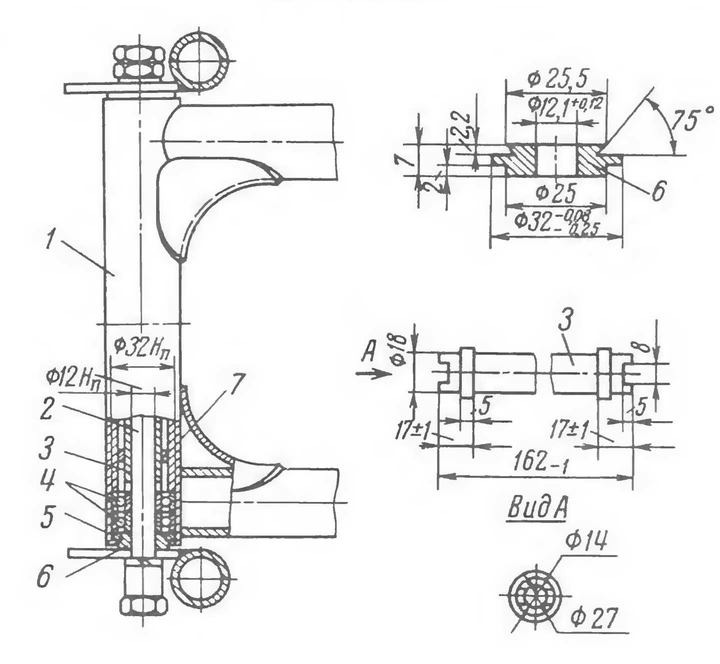
Если библиотека клуба туристов не располагает необходимыми изданиями для разработки маршрута, рекомендуем обращаться в магазин, высылающий литературу почтой, по адресу: Москва, Е-116, ул. Энергетическая, 8, магазин № 104 «Глобус».

ВМЕСТО ВТУЛОК — ШАРИКОВЫЕ ПОДШИПНИКИ

«Некоторые владельцы ижевских мотоциклов заменяют втулки в узле крепления задней вилки шариковыми подшипниками и очень довольны результатами. Расскажите, пожалуйста, как это делается», — просит В. Кострова из Хабаровска.

Приводим способ переделки вилки, описанный в книге «Ижевские мотоциклы» под редакцией Г. Л. Писарева (изд. «Удмуртия», Ижевск, 1974).

В снятой и разобранной задней вилке растачивают диаметром 31,958—31,983 мм (32Нп) на глубину 26,00—26,28 мм посадочные места для подшипников и изготовляют две упорные шайбы **6** (см. рисунок) и распорную втулку **3**. Эту втулку вставляют в вилку, запрессовывают с обеих сторон по два шариковых подшипника 201, кладут на них фетровые сальники **5** и закрывают упорными шайбами **6**. В подшипники набивают консистентную смазку ЛИТОЛ-24 или ЦИАТИМ-201, которую затем меняют по мере надобности.



Вилка с подшипниками: 1 — вилка; 2 — ось; 3 — распорная втулка; 4 — подшипники 201 (20×32×12); 5 — фетровый сальник; 6 — упорная шайба; 7 — шайба распорной втулки.

В ЦЕНТРАЛЬНОМ ДОМЕ ЖУРНАЛИСТА

Автомобили десятой пятилетки — главная тема устного выпуска «За рулем», состоявшегося в ЦДЖ.

В нем принял участие делегат XXV съезда партии лауреат Государственной премии СССР водитель Е. Федюнин. Перед автомобилистами-журналистами столицы выступили главный редактор И. Адабашев, профессор А. Невелев, главный конструктор Волжского автомобильного завода Ю. Папин, заместитель главного конструктора завода имени Ленинского комсомола П. Тараненко. О новых технических средствах регулирования дорожного движения в столице рассказал заместитель начальника ГАИ ГУВД Мосгорисполкома А. Лебедев. Впечатлениями о чемпионате мира по мотогонкам на льду в Ассене поделились заместитель главного редактора журнала М. Тилевич и завоевавший во второй раз звание чемпиона С. Тарабанько. О поисках и интересных находках антикварных автомобилей, сделанных московской секцией автомобильной старины, рассказал председатель секции член редколлегии журнала Л. Шугуров. Журналистам были показаны новые мультфильмы по безопасности движения. Лауреат Всесоюзного конкурса артистов эстрады Е. Петросян познакомил собравшихся со своими новыми работами.

Журналисты получили квалифицированные консультации по эксплуатации автомобилей, автосервису, туризму.

Редакция благодарит всех, кто принял участие в устном выпуске журнала.

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 17
Правильные ответы — 2, 3, 7, 9, 12, 13, 15, 19, 23, 25.

I. Для того чтобы исключить всякие случайности, вне населенных пунктов перед всеми пересечениями с главными дорогами знак 1.6 устанавливаться должен дважды. Основной знак непосредственно у перекрестка, второй — на некотором расстоянии перед ним (пункт 25).

II. Водители трамвая и легкового автомобиля движутся на «стрелку» при красном сигнале светофора, а потому должны уступить дорогу водителю грузовика (пункт 54). Это тот случай, когда и трамвай теряет свое преимущество перед нерельсовыми транспортными средствами (пункт 103).

III. Если бы взаимное перестроение происходило при движении в соседних рядах, преимущество имел бы водитель, находящийся справа (пункт 86). В данном же случае водитель грузового автомобиля начинает движение от места остановки (стоянки) и должен не создавать помех движущимся по дороге (пункт 85).

IV. В показанной обстановке через железнодорожный переезд можно двигаться по двум полосам (пункт 33, 4.8). Но это обстоятельство не отменяет общего правила, запрещающего обгоны на железнодорожных переездах и ближе 100 метров перед ними (пункт 95 «б»).

V. Если перед пешеходным переходом остановилось транспортное средство, то другие водители могут продолжать движение через переход только тогда, когда убедятся в отсутствии на дороге пешеходов (пункт 116).

VI. Указательный знак «Одностороннее движение» не определяет направлений проезда перекрестка, он лишь информирует водителей о том, что по пересекающей дороге движение организовано только в одну сторону (пункт 33, 4.9). Поэтому проехать перекресток в прямом направлении можно.

VII. Оба водителя находятся на равнозначных дорогах, а поэтому поворачивающий налево обязан уступить дорогу движущемуся со встречного направления прямо или направо (пункт 113).

VIII. Скорость грузового автомобиля с людьми в кузове независимо от их числа (даже при одном человеке) в любом случае не должна превышать 60 км/час (пункт 150).

IX. Катафоты любого транспортного средства, обращенные назад, должны быть только красные (пункт 165, V).

X. В таких случаях надо обязательно включать фары (пункт 133).

В НОМЕРЕ:

На первой странице обложки: группа досаафовцев из г. Ливны, совершившая пробег по местам боевой и трудовой славы, в г. Краснодоне — фото В. Опалина; кемпинги — фото В. Ширшова и В. Парадни.

Главный редактор И. И. АДАБАШЕВ

Редакционная коллегия: Л. Л. АФАНАСЬЕВ, Г. М. АФРЕМОВ, А. Г. БАБЫШЕВ, И. М. ГОБЕРМАН, С. Н. ЗАЙЧИКОВ, Г. А. ЗИНГЕР, В. П. КОЛОМНИКОВ, Л. В. КОСТКИН, Б. П. ЛОГИНОВ, В. В. ЛУКЬЯНОВ, Д. В. ЛЯЛИН, Б. Е. МАНДРУС (отв. секретарь), В. П. НАУМЕНКО, В. И. НИКИТИН, В. М. ПЕТРОВ, В. В. РОГОЖИН, С. В. САБОДАХО, А. П. СЕРЕДА, Н. М. СТАНОВОВ, М. Г. ТИЛЕВИЧ (зам. главного редактора), Б. Ф. ТРАММ, А. М. ХЛЕБНИКОВ, Л. М. ШУГУРОВ

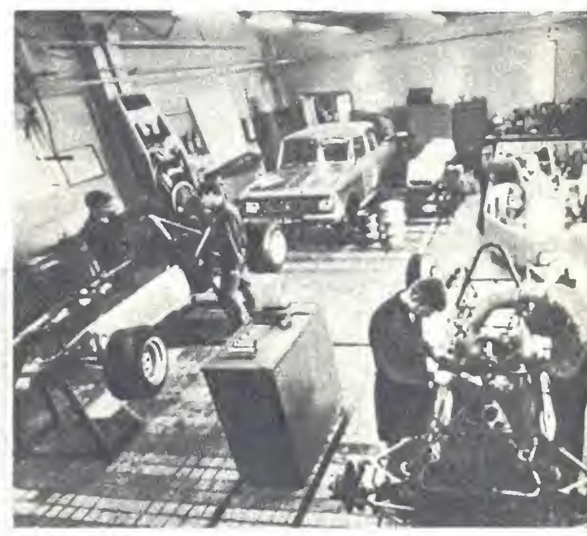
Зав. отделом оформления Г. Ю. Дубман. Художественный редактор Н. П. Бурлака
Корректор М. И. Дунаевская

Адрес редакции: 103092, Москва, К-92, Сретенка, 26/1. Телефоны: 207-19-42, 207-16-30.
Рукописи не возвращаются.

Сдано в произв. 1.4.1976 г. Подписано в печать 28.4.1976 г. Тираж 2 550 000.
Бум. 60×90⅛. 2,5 бум. л.=5 печ. л. Цена 50 коп. Зак. 187. Г-83526.
3-я типография Воениздата
Издательство ДОСААФ. Москва









Кузница автомобильных кадров

Июнь — едва ли не самый волнующий месяц для тысяч юношей и девушек. Школьники становятся абитуриентами. Гостеприимно распахнуты двери вузов. Сегодня молодой человек войдет в них, чтобы положить на стол приемной комиссии заявление, а в сентябре успешно сдавшие конкурсные экзамены получат студенческие билеты...

Эти кадры сделаны в Московском автомобильно-дорожном институте — одном из крупнейших вузов страны. Он готовит квалифицированных инженеров 14 специальностей. В составе института 44 кафедры, более 80 лабораторий и кабинетов, учебный полигон. Технические средства обучения обеспечивают высокую эффективность занятий.



МАДИ готовит инженеров-механиков и предлагает 25 специальностей и специализаций

МАДИ выдает в год около 1400 дипломов

МАДИ — это 60 профессоров, более 400 доцентов и кандидатов наук

МАДИ — институт с традициями. У его истоков стояли основоположники отечественной автомобильной науки академики Е. А. Чудаков и Б. И. Стечкин, член-корреспондент Академии наук СССР Н. Р. Брилинг, профессора В. В. Ефремов, П. В. Сахаров, П. Н. Шестаков. Ныне их дело, дело воспитания современных инженеров-автомобилистов и дорожников успешно продолжает целая плеяда талантливых педагогов, ученых. Среди них заслуженные деятели науки и техники РСФСР доктора наук, профессора Л. Л. Афанасьев, В. Ф. Бобков, В. А. Киселев, Г. В. Крамаренко, Ю. М. Лахтин, А. Н. Островцев, А. А. Хачатуров. Помимо учебной работы институт ведет серьезные исследования. В 1971—1975 гг. в его стенах выполнена работа «Исследование и разработка эффективных методов, средств, организации, режимов и технологии диагностики автомобилей». Она успешно внедрена на автокомбинате № 1 Главмосавтотранса, мытищинском и щелковском автотранспортных предприятиях. В этой научной деятельности активное участие принимают студенты. В институте действуют студенческие научно-техническое общество и проектно-конструкторское бюро. Разрабатывая конкретные технические задачи, будущие инженеры заранее готовятся к самостоятельному творчеству.

Не менее важной школой будущего специалиста считают здесь «третий трудовой семестр». Ежегодно около 1200 студентов-мадийцев пополняют армию строительных отрядов.

Как в любом вузе, в МАДИ популярен спорт. И конечно, из всех видов главный — автомобильный и мотоциклетный. Мотоциклетную секцию, работающую при первичной организации ДОСААФ, уже в течение многих лет возглавляет заслуженный мастер спорта многократный чемпион СССР Ирина Янисовна Озолина. В институте работает и заслуженный мастер спорта Павел Петрович Баранов. Их школу прошли известные спортсмены, ныне тренеры Ю. Сухов, Г. Мерлин, Ю. Ставровский.

Фотоочерк Б. Головченко

Индекс 70321 Цена 50 коп.

11. ЗИС—6

С 1934 по 1941 гг. наряду с известным грузовиком ЗИС—5 с конвейера московского автозавода (ныне ЗИЛ) сходила и трехосная машина ЗИС—6, у которой две задние, ведущие оси имели червячную передачу. Автомобиль и его шасси широко применялись в Советской Армии и успешно прошли тяжелые испытания дорогами войны. На шасси ЗИС—6 были смонтированы первые установки гвардейских реактивных минометов БМ-13 («катюша»). Один из автомобилей (правда, недостаточно тщательно реконструированный) установлен на пьедестале близ шоссе Рудня — Витебск, в память боевого крещения «катюш».

Кроме этой машины (см. снимок), пока не найдено других образцов ЗИС—6. Приведенная ниже характеристика относится к собственно грузовику ЗИС—6.

Грузоподъемность — 4000 кг; число и рабочий объем цилиндров 6 и 5555 см^3; расположение клапанов — нижнее; степень сжатия — 4,7; мощность — 73 л. с. при 2300 об/мин; число передач — 4×2; подвеска колес — зависимая рессорная; размер шин — 7,00—20 дюймов; длина — 6060 мм; ширина — 2235 мм; высота — 2160 мм; база — 3900 мм; снаряженный вес — 4230 кг; скорость — 55 км/час; расход топлива — 41 л/100 км.



ИЗ КОЛЛЕКЦИИ «ЗА РУЛЕМ»

12. ГАЗ—67Б

Сразу же после начала Великой Отечественной войны на горьковском автомобильном заводе был создан первый советский джип — ГАЗ—64. После модернизации (расширена колея, изменены крылья кузова) в 1943 году он стал называться ГАЗ—67, а через год, после внесения ряда усовершенствований, получил индекс ГАЗ—67Б. Эта модель с обеими ведущими осями стояла на производстве до 1953 года. Сегодня довольно большое количество этих автомобилей продолжает служить, несмотря на свой солидный возраст.

Машина, которая показана на снимке, хранится в заводском музее ГАЗа и во всех мелочах соответствует образцам, выпускавшимся в послевоенный период (в частности, у нее характерная решетка радиатора).

Число мест — 4; число и рабочий объем цилиндров — 4 и 3285 см^3; расположение клапанов — нижнее; степень сжатия — 4,6; мощность — 54 л. с. при 2800 об/мин; число передач — 4; подвеска колес — зависимая рессорная; размер шин — 6,50—16 дюймов; длина — 3350 мм; ширина — 1685 мм; высота — 1700 мм; база — 2100 мм; снаряженный вес — 1320 кг; скорость — 90 км/час; расход топлива — 15 л/100 км.

